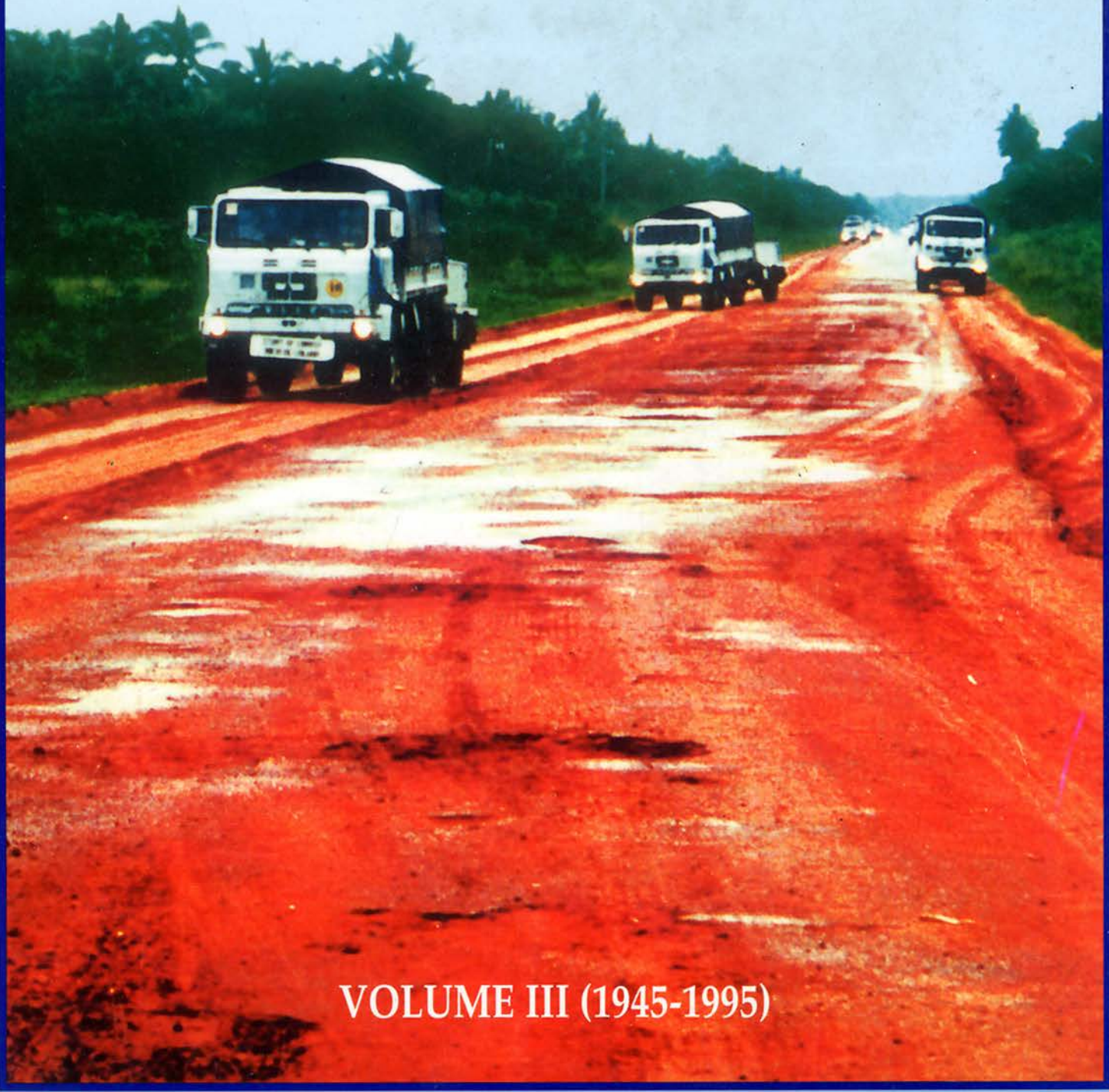
COMANDO TRASPORTI E MATERIALI DELL'ESERCITO

IMMAGINI ED EVOLUZIONE DEL CORPO AUTOMOBILISTICO



VOLUME III (1945-1995)

In copertina:
– *il* ***Verde*** *della foresta africana;*
– *il* ***Bianco*** *degli automezzi del btg. L. "Taurinense";*
– *il* ***Rosso*** *della pista fangosa;*
è il ***Tricolore*** *al servizio delle Nazioni Unite.*

COMANDO TRASPORTI E MATERIALI DELL'ESERCITO

IMMAGINI ED EVOLUZIONE DEL CORPO AUTOMOBILISTICO

a cura di VALIDO CAPODARCA

VOLUME III (1945-1995)

Roma 1995

Edizione a cura del
Comando Trasporti e Materiali dell'Esercito

Progetto grafico,
videoimpaginazione e fotolito:
Linotypia Vacuna s.r.l.
Via Monti di Pietralata, 79
00157 Roma

Stampa:
Grafica Giorgetti s.r.l.
Via di Cervara, 10
00155 Roma

Presentazione

L'enorme interesse suscitato dai due primi volumi dell'opera «Immagini ed evoluzioni del Corpo Automobilistico» non poteva non impegnarci a realizzare in tempi brevi la terza parte di una storia che è stata riscoperta e proposta nella sua intensità e nel suo più profondo significato.

Il racconto parte dal 1945, dai primi difficili momenti del dopoguerra, e passando attraverso tutti gli impegni più rilevanti del Corpo Automobilistico, sia negli interventi in occasione di calamità che nelle missioni nazionali ed internazionali, arriva fino al 1995. Un excursus di cinquant'anni, incredibilmente denso di episodi noti o poco conosciuti, rilevati nel corso di una complessa ed attenta ricerca da parte del Tenente Colonnello Valido CAPODARCA, con la spontanea e preziosa collaborazione di tanti appassionati e competenti amici del Corpo.

L'evoluzione organica e le numerose trasformazioni dell'Esercito vedono, nel periodo trattato, il Corpo Automobilistico sempre più inserito e più impegnato in tutte le attività logistiche, a sostegno delle unità operative chiamate ad agire con prontezza ed efficienza, spirito di sacrificio e grande abnegazione umana. Dalle alluvioni del Po al disastro del Vajont, dall'alluvione di Firenze ai terremoti del Friuli, dell'Irpinia e in Sicilia, dalla Val di Stava alla Valtellina, all'alluvione in Piemonte, gli Autieri sono presenti dappertutto, accanto a tutti gli altri soldati, per portare soccorso alle popolazioni, trasportando tonnellate di materiali e viveri dove necessario, alla guida di migliaia di veicoli, senza soste e senza riposo.

Le missioni che hanno coinvolto unità organiche del Corpo Automobilistico, in particolare i Battaglioni Trasporti e i Battaglioni Logistici in Libano, Kurdistan, Albania, Somalia, Mozambico e sul territorio nazionale, hanno dato la misura della capacità e della professionalità, della volontà e dell'umiltà degli Autieri, confermandone il profondo sentimento di appartenenza alle fiamme neroazzurre e di attaccamento al dovere, che ne ha caratterizzato la storia dalle sue origini. E questo volume ne è testimonianza, resa viva dai ricordi e dai racconti degli uomini, con i loro sentimenti e le loro riflessioni.

Il viaggio nel tempo, iniziato 97 anni fa, quando il primo autoveicolo veniva introdotto nell'Esercito, giunge al termine con queste pagine, ma la storia del Corpo Automobilistico, nella sua dinamica evoluzione, quale responsabile dei trasporti e della logistica della maggior parte dei materiali della Forza Armata, continua, nel ricordo delle origini e delle tradizioni, patrimonio irrinunciabile per affrontare la realtà del presente e del futuro.

IL CAPO DEL CORPO AUTOMOBILISTICO
DELL'ESERCITO

Ten. Gen. Gaetano Memmola

INDICE

PRESENTAZIONE	pag.	3
RINGRAZIAMENTI	»	5
INTRODUZIONE	»	6
Capitolo 1 - Evoluzione organica dal 1945 al 1995	»	9
Capitolo 2 - Il corpo automobilistico nelle pubbliche calamità	»	18
Capitolo 3 - Missioni internazionali di pace	»	116
Capitolo 4 - Il corpo automobilistico in ordine pubblico	»	238
Capitolo 5 - L'organizzazione scolastico-addestrativa	»	269
Capitolo 6 - Il museo storico	»	276
Capitolo 7 - A.N.A.I.	»	281
Capitolo 8 - Il santo patrono	»	292
Capitolo 9 - Il corpo automobilistico nell'attualità e nelle prospettive	»	298
Appendice: Gli automezzi dell'Esercito Italiano dal 1945 al 1995	»	301
CONCLUSIONE	»	324
BIBLIOGRAFIA	»	325

RINGRAZIAMENTI

Una pagina sempre doverosa, questa dei ringraziamenti, ma mai come questa volta laboriosa. Al sentimento di gratitudine che ci pervade nei confronti di quanti hanno contribuito con informazioni, documenti, fotografie, alla realizzazione di questo ultimo volume, si aggiunge un sottile senso di inquietudine. Sembra quasi di vivere uno di quei momenti in cui, uscendo di casa, si avverte la spiacevole e indefinibile sensazione di aver dimenticato qualcosa senza riuscire a focalizzare l'oggetto della nostra dimenticanza. Nel nostro caso, tuttavia, si può individuare qual è il tarlo che rode la nostra mente, senza peraltro poter far nulla per scacciarlo: è la coscienza della incompletezza del lavoro compiuto, accompagnata però dalla consapevolezza di poter fare ben poco per porvi rimedio.

Abbiamo cercato di raccogliere in questo volume le vicende che hanno coinvolto il Corpo Automobilistico negli ultimi cinquant'anni. Chi aveva tentato l'impresa prima di noi se l'era cavata con una ventina di pagine; noi ne abbiamo scritte trecento e ci sembrano poche. Ci rendiamo però conto che, se anche ampliassimo ogni capitolo fino a dargli dimensioni di volume, ciò non muterebbe la nostra convinzione di avere ancora tante cose da dire. Mentre l'opera sta andando in stampa, continuano infatti a giungere sulla nostra scrivania appunti, note, precisazioni, aneddoti che potrebbero arricchire la narrazione.

Perciò, al nostro «grazie» per coloro che ci hanno aiutato, questa volta ci sentiamo in dovere di aggiungere uno «scusa» a tutti coloro che si sentiranno trascurati. Le vicende oggetto di questo libro sono recenti, i protagonisti sono tutti vivi e chiunque le leggerà, potrà rimproverarci di aver omesso dei particolari di cui egli, ma non noi, era a conoscenza.

Tra i tanti che vorremmo ringraziare, ci sia consentito tuttavia di mettere al primo posto un amico scomparso da pochi mesi: il decano degli autieri d'Italia, Cavaliere di Vittorio Veneto, commendator Sandro Cerri, di Piacenza. Se n'è andato, 101enne, pochi mesi fa. Con la sua prodigiosa memoria che affondava fino al secolo passato ci aveva accompagnato e assistito per tutta la durata della nostra storia, dai lontanissimi VCA, alla Prima Guerra Mondiale, al periodo tra le due guerre, confermando o correggendo, per esperienza diretta, le notizie da noi raccolte da fonti scritte.

Ci ha aiutato anche in quest'ultimo volume. Ci sembra ancora di sentirlo, mentre ci racconta le alluvioni del Po di questo secolo, sbottare stizzito contro i giornalisti: «Tutti confrontano questa alluvione con quella del 1951; perché nessuno parla di quella del 1907?». Al che, con indulgenza: «Commendatore – ci permettiamo di fargli presente – lei a quel tempo era già grande, ma quelli che oggi hanno 87 anni, allora non erano ancora nati».

Proseguendo nella distribuzione dei nostri «grazie», citeremo gli appartenenti al Corpo Automobilistico che ci sono stati testimoni per le vicende dell'immediato dopoguerra.

Per gli avvenimenti degli ultimi decenni e per l'attualità, ricorderemo la grande disponibilità di tutti i comandanti dei reparti presso i quali ci siamo recati, che hanno aperto gli archivi dei loro Comandi, e ci hanno messo a disposizione, oltre a sé stessi e le proprie personali esperienze, anche quelle degli ufficiali e sottufficiali ad essi sottoposti.

Un grazie, ancora una volta, va alla Presidenza dell'A.N.A.I. Tutti hanno recato un mattone per la realizzazione di questo edificio. A noi è rimasta la fatica di raccoglierli e dare loro una disposizione armonica. Ci siamo riusciti? Ai posteri... l'ardua sentenza!

INTRODUZIONE

50 ANNI DI PACE

Prendiamo un qualsiasi libro di storia ed apriamolo a caso. Il nostro sguardo, con ottanta probabilità su cento, cadrà su una pagina di guerra. Se pure la sorte ce lo farà aprire su una di pace, vedremmo che tra la guerra precedente e quella che seguirà non corrono che pochi anni.

Prendiamo in considerazione l'ipotesi più favorevole. Sembra che, dei quasi tremila anni di storia patria che si conoscono, il più lungo periodo di pace – tanto da essere definito la «seconda età dell'oro» – sia stato quello che vide imperatore Ottaviano Augusto. Quaranta anni, o poco più, dalla sua vittoria su Antonio ad Azio alla morte avvenuta nel 14 dopo Cristo. Un regno molto lungo, se rapportato all'aspettativa della vita umana di allora.

Da questo esame panoramico, se è vero che la Storia è maestra di vita, possiamo trarre il primo insegnamento: la pace non è altro che un intervallo più o meno lungo fra due guerre, e non la si apprezza se non quando la si perde.

Di questo si saranno resi conto i lettori dei precedenti due volumi di quest'opera.

Il primo, che esplorava un periodo di 41 anni, incontrava ben 4 guerre lungo il suo cammino: quella Italo-turca (1911-12), la Prima Guerra Mondiale (1915-18), la Guerra Italo-etiopica (1935-36) e quella di Spagna (1936-39). Il secondo, poi, è stato tutto e solo di guerra, la Seconda Guerra Mondiale.

Con questi precedenti, ci affacciamo a scrutare le vicende del nostro Paese – e, inserite in esse, quelle del Corpo Automobilistico – degli ultimi 50 anni. 50 anni di pace; incredibile! abbiamo battuto il record di tutta la storia italica e non ce ne rendiamo conto.

A dire il vero, in questi 50 anni l'Italia è stata in guerra, una volta: per 41 giorni, quelli della Crisi del Golfo. Nessuno dei 57 milioni di Italiani avrebbe voluto in quel momento ammetterlo e suscitarono un brivido, nel cuore degli spettatori, le parole del grande statista algerino Ahmad Ben Bella al microfono di un nostro cronista: «È inutile che cerchiate di nascondervelo: in questo momento il vostro Paese è in guerra contro l'Iraq!».

La rivelazione gettò sgomento nell'animo di molti: ma come? l'Italia, la nostra Italia, sempre la prima ad accorrere quando si tratta di missioni umanitarie... l'Italia, che ha abbracciato la pace come suo primo credo, ora è in guerra? In fin dei conti si tratta soltanto di una decina di aerei e un modesto gruppo navale di supporto! e sono là soltanto per liberare un popolo vittima di un'aggressione!

Cinquanta anni di pace, dunque (se vogliamo, 50 anni meno 41 giorni), ma la Storia è anche storia di pace. Anche senza il fragore dei bombardamenti e il crepitio delle armi, si possono riempire di fittissime righe nere centinaia di fogli bianchi. È quello che cercheremo di fare in questo volume.

Nascita e sviluppo del volume

Se i primi due volumi di quest'opera sono nati e si sono sviluppati attorno ad un nucleo costituito dal lavoro effettuato da altri autori che, in precedenza, si erano ci-

mentati nell'impresa, sul quale nucleo abbiamo innestato notevole dovizia di episodi, testimonianze, osservazioni, questo terzo ed ultimo è nato e cresciuto senza la preesistenza di un embrione.

Fatta eccezione per alcuni capitoli di contorno (parte del primo capitolo, il Museo Storico, l'A.N.A.I., il Santo Patrono), tutto il resto è stato da noi costruito partendo dallo zero assoluto, uno zero dovuto anche al fatto che questa volta siamo stati assai poco sorretti dalla documentazione ufficiale. L'assurdità di questa affermazione (se esistono documenti d'archivio per episodi lontanissimi come la Prima Guerra Mondiale, a maggior ragione se ne dovrebbero trovare per gli episodi recenti) è solo apparente.

Esistono – ci è stato fatto osservare – le «memorie storiche», quelle che ogni reparto compila alla fine di ogni anno. Le abbiamo consultate, ma è stata una fatica quasi inutile: ben scarso apporto esse hanno fornito alla consistenza di quest'opera e di quest'ultimo volume in particolare. Esse si sono rivelate utili per qualsiasi altro utilizzo, ma non ai fini di questo nostro lavoro e del taglio che ad esso abbiamo voluto conferire.

Nelle ipotesi più favorevoli, vi abbiamo trovato i dati di partecipazione, molto ben dettagliati: tot ufficiali, sottufficiali, militari di truppa; tot autovetture, AR, ACM, ACP; tot km percorsi; tot tonnellate di materiali distribuiti. Vorremmo invitare i lettori ad alzare una mano, per scoprire quanti sarebbero disposti a leggere, da cima a fondo, un libro di trecento pagine fatto solo di cifre e di dati statistici. Per usare un paragone banale, ma calzante, ci è sembrato di trovarci davanti a dei giornali sportivi che riportano i risultati delle partite, magari con i nomi dei marcatori e il minuto esatto delle reti, ma che nulla raccontano sullo svolgimento delle partite stesse.

Per farci raccontare come queste «partite» si siano svolte, come le squadre abbiano giocato, non ci è rimasta che una soluzione: recarci a parlare con gli stessi giocatori, cioè con gli attori, i protagonisti e gli spettatori di tutte le vicende, reparto per reparto, integrando, con questi racconti, gli aridi dati e le cifre delle memorie storiche.

In questa ricerca, un forte ostacolo è stato il fatto che molte unità, dal dopoguerra ad oggi, sono state sciolte, molte hanno cambiato nome o sede, altre sono state fuse in nuove unità. È anche, questa, una delle ragioni per le quali non abbiamo voluto raccontare la storia del Corpo scrivendo quella delle singole unità. Abbiamo invece voluto seguire un percorso trasversale: narrare le vicende della storia patria e in esse inserire il racconto di ciò che i reparti allora esistenti riuscirono a compiere.

Una certa perplessità è sorta in noi nel narrare le vicende del Corpo relative agli anni dal 1980 in poi. Se prima le unità automobilistiche erano assai ben individuabili, con l'adozione della «Logistica '80» e la costituzione dei Servizi Trasporti e Materiali, le cose si sono fatte più complesse. Perciò dobbiamo considerare patrimonio del Corpo Automobilistico (o meglio, del nuovo Corpo Trasporti e Materiali) l'operato dei Battaglioni Logistici, dei Reggimenti Logistici e dei Battaglioni Trasporti, pur sapendo che una parte del personale che in essi svolge la sua attività appartiene ad altre armi e corpi.

Articolazione del libro

L'articolazione del volume ha subito metamorfosi e modifiche nel corso della stesura. L'idea iniziale era quella di narrare le vicende che hanno visto all'opera il Corpo Automobilistico seguendo lo schema di una rigida sequenza cronologica, senza tener conto della tipologia degli interventi effettuati. Questo proposito è stato abbandonato per una duplice ragione: mancanza di uniformità nella narrazione ed eccessivo numero di capitoli che ne sarebbero derivati. L'articolazione è stata perciò rivista a favore di quella che sarebbe stata la definitiva.

Abbiamo pertanto ritenuto opportuno raggruppare le attività sulla base delle loro analogie, dedicando ad ognuno dei tipi di intervento un capitolo. Nell'ambito di ogni capitolo, poi, abbiamo ripartito in sottocapitoli i singoli episodi.

Il corpo del libro, come si vedrà, sarà costituito dai capitoli 2°, 3° e 4°, che vedranno il Corpo Automobilistico all'opera rispettivamente in occasione di pubbliche calamità, di missioni internazionali di pace, di interventi per ordine pubblico.

Sotto questo profilo, lo dichiariamo fin d'ora, il volume è necessariamente incompleto, venendo privilegiati, fra tutti gli interventi, quelli che hanno visto impegnato un numero cospicuo di uomini e di reparti e che hanno avuto grande riso-

nanza in ambito nazionale o internazionale. Fra le calamità naturali, ad esempio, saranno appena accennati i terremoti del Belice, della Valnerina, di Ancona; le alluvioni nel Salernitano, del Bisenzio, dell'Ombrone, dell'Alpone; le eruzioni dell'Etna, ecc. Tra le missioni internazionali, non si parlerà di quelle nello Zaire, in Angola, nel Sinai, nella ex Jugoslavia, quelle insomma che hanno visto partecipazioni di singole persone o di unità molto ridotte. Lo stesso vale per gli interventi per ordine pubblico.

Anche nell'ambito degli stessi grandi interventi la trattazione delle attività svolte verrà limitata a quei reparti che hanno partecipato al completo, mentre verranno trascurati i semplici concorsi di uomini e mezzi. Questo, nell'ottica di privilegiare l'aspetto narrativo della vicenda, senza eccessivo infarcimento di dati tecnici o numerici.

Questa procedura, anche se ci è sembrata la più consona ai fini della completezza dell'informazione, non è andata tuttavia esente da inconvenienti, il più evidente dei quali è la penalizzazione degli autoreparti territoriali (successivamente battaglioni trasporti di Regione Militare). Mentre infatti i battaglioni logistici, seguendo le grandi unità di appartenenza, con esse vivevano l'intera vicenda di una missione internazionale o di un intervento di protezione civile, gli autoreparti e i battaglioni trasporti non potevano lasciare privo di supporto un ente statico quale una Regione Militare. Essi effettuarono perciò quasi sempre trasporti anche di grossa entità ma di breve durata: caricare, muovere, scaricare e tornare subito in sede; episodi perciò frazionati e difficili da tradurre in un racconto organico.

La tecnica adottata nella trattazione di ogni argomento è quella che abbiamo definito «cinematografica», con il procedimento di un progressivo restringimento dell'immagine.

Verranno dapprima raccontati gli episodi in sé che abbiamo ricostruito attingendo a specifiche pubblicazioni o a raccolte di giornali dell'epoca.

Il passo successivo, che costituirà il corpo della narrazione, riferirà tutto ciò che i reparti del Corpo Automobilistico hanno compiuto nell'ambito degli interventi relativi allo stesso episodio. Questa parte è stata ricostruita amalgamando tra loro le notizie attinte da documenti scritti (pubblicazioni, articoli di giornali, relazioni, memorie storiche, ecc.) con le testimonianze dirette di alcuni protagonisti.

La terza parte, l'appendice dal titolo «Ascoltando chi c'era», riporterà i racconti di uno o più protagonisti i quali, parlando in prima persona, riferiranno la loro esperienza in seno allo stesso episodio. In essi verranno riportati aneddoti, curiosità, impressioni che sono patrimonio personale di ognuno.

Una differenza formale tra questo volume e i due precedenti va vista nel fatto che, in quest'ultimo, i vari sottocapitoli nei quali sono suddivisi il 2°, 3° e 4° capitolo vengono trattati alla stregua di capitoli veri e propri: l'appendice «Ascoltando chi c'era» verrà riportata alla fine di ogni sottocapitolo, anziché al termine del capitolo intero.

Prospettive

Chiudiamo, con questo volume, l'intera opera, cercando di presentarla al lettore aggiornata al momento stesso in cui essa uscirà dalla tipografia; ma sappiamo bene che, già il giorno dopo, essa non sarà più attuale, perché mancherà una pagina, l'ultima, ed ogni giorno che passerà sarà una nuova pagina che verrà a mancare.

Tra i fini che ci eravamo proposti, al momento di intraprendere l'impresa, c'era quello di continuare e aggiornare l'opera del Pugnani. Ci rendiamo ben conto, al momento di chiudere il nostro lavoro, di quanto profonde siano le differenze tra questa opera e quella del nostro illustre predecessore: tecnica e professionale quella, narrativa e discorsiva la nostra; l'altra conclude la sua relazione molti anni prima della stampa effettiva, mentre questa (quasi cronaca giornalistica) si chiude in tempo reale.

Il vero storico esternerà la sua perplessità, e a ragione, nel veder presentare come «storia» ciò che è avvenuto l'altro ieri; ma noi non abbiamo la pretesa che ciò che abbiamo riferito in quest'ultimo volume lo sia. Questo volume vuol solo fissare, su pagine stampate, tanti episodi destinati altrimenti a sparire con la scomparsa di chi li ha vissuti. Passeranno gli anni, i decenni; le emozioni e le passioni decanteranno, depositandosi sul fondo del recipiente che le raccoglie. Qualcun altro, fra cinquanta anni, riprenderà forse in mano questo nostro lavoro, lo filtrerà di tutto il superfluo, lo esaminerà con occhio disincantato e scriverà, lui, la vera storia di questi anni.

CAPITOLO 1

EVOLUZIONE ORGANICA DAL 1945 AL 1995

Alla conclusione del secondo conflitto mondiale seguì un periodo di tempo caratterizzato da profonde trasformazioni di ordinamenti sociali, di mentalità, da rapido progresso nel campo della scienza e della tecnica.

In tale evoluzione si inserì una nuova dottrina militare che ebbe come conseguenza l'adozione di nuovi ordinamenti, di nuovi metodi addestrativi, di nuovi mezzi operativi e logistici.

Già nel 1942, in considerazione dell'importanza e dello sviluppo del Corpo Automobilistico, dei suoi compiti e delle sue attribuzioni, il Ministero della Guerra aveva istituito l'Ispettorato del Corpo, con funzioni tecniche, ispettive e direttive quale organo più elevato e rappresentativo dell'intero settore.

L'Ispettorato risultò in effetti perfettamente idoneo ai compiti affidatigli e svolse la propria attività nell'ambito del Corpo Automobilistico con efficacia ed efficienza, studiandone e risolvendone i problemi vitali.

Ne derivò, per il settore, un nuovo impulso sia nel campo addestrativo che in quello tecnico, tanto che il Corpo, pur se di recente costituzione, raggiunse una posizione di fondamentale importanza e prestigio.

Peraltro, dopo il settembre 1943, mentre gli Ispettorati delle varie Armi potevano riprendere subito e in pieno la propria attività, quello del Corpo Automobilistico non fu in grado di affrontare le esigenze del momento che si presentavano di particolare importanza e urgenza, considerato il recente profondo sconvolgimento nel settore.

I principali problemi sul tappeto erano:

– l'ordinamento, l'addestramento e l'impiego del Corpo: problema complesso originato dalla necessità di riorganizzare le unità e connesso al riassorbimento del personale da riassegnare, dopo lo sbandamento post-bellico, impiegandolo a seconda della specializzazione, della capacità e delle attitudini;

– recupero dei materiali automobilistici: problema la cui soluzione richiedeva una vasta e complessa organizzazione per l'attività di recupero vera e propria e per la conseguente attività di vigilanza;

– ricostituzione e riattivazione delle officine ai vari livelli: questione di vitale importanza e, al tempo stesso, di non facile soluzione per la scarsa disponibilità dei materiali di ricambio, ma anche per la limitata produzione dell'industria automobilistica, anch'essa alle prese con le difficoltà susseguenti al conflitto;

– regolamentazione amministrativa delle commesse e dei contratti a partire dal 1940.

Questi, e altri problemi da portare a rapida soluzione, rendevano indispensabile l'istituzione di un ente centrale che raccogliesse nel proprio ambito esigenze e attribuzioni della Direzione Superiore del Servizio Tecnico della Motorizzazione, dell'Ispettorato del Corpo Automobilistico e della Direzione Generale di Artiglieria (per alcuni compiti da essa svolti nel campo della motorizzazione).

Fu così che, nel marzo 1945, dalla fu-

CAPITOLO 1

sione dell'Ispettorato del Corpo Automobilistico, della Direzione Superiore del Servizio Tecnico della Motorizzazione e della Direzione Generale d'Artiglieria, venne istituita la Direzione Generale Artiglieria e Motorizzazione, nella quale era inserito un «Servizio Motorizzazione».

Il nuovo ente cercò subito di fare fronte, con gli organi delle divisioni «Motorizzazione» e «Corpo Automobilistico», alle più impellenti necessità della fase di riorganizzazione del settore, rivolgendo maggior cura alle questioni ritenute più importanti, quali:

– addestramento e impiego del personale;

– reclutamento degli ufficiali del Corpo;

– specializzazione di ufficiali, sottufficiali e truppa;

– assegnazione e ripartizione del materiale automobilistico.

Non si può affermare, obiettivamente, che il nuovo ordinamento fosse del tutto funzionale in rapporto ai progressi compiuti nel settore automobilistico.

La Divisione Corpo Automobilistico aveva assorbito le attribuzioni dell'ex Ispettorato del Corpo Automobilistico e avrebbe dovuto, per conseguenza, esercitarne anche le funzioni. In pratica però essa, essendo inserita nella Direzione Generale Artiglieria e Motorizzazione, che era un organo centrale amministrativo, non poteva esercitare le principali funzioni tecniche, ispettive e direttive proprie dell'ex Ispettorato con la necessaria autonomia.

Con l'ordinamento in vigore, inoltre, il Corpo Automobilistico mancava di un suo vertice, in precedenza configurato nella persona dell'Ispettore, e mancava di un organo tecnico e direttivo che avrebbe dovuto costituire l'elemento coordinatore, vitale per la sua organizzazione. Tale inconveniente appare in tutta la sua gravità se si considera che il Corpo Automobilistico rappresentava nel 1945 una massa di 1200 ufficiali, 1600 sottufficiali e oltre 20 mila uomini di truppa in servizio presso le varie unità mobilitate e territoriali.

Riorganizzazione ordinata

Il 12 settembre 1945, il Ministero della Guerra ordinò lo scioglimento dell'Officina Automobilistica Regio Esercito (O.A.R.E.). Al suo posto, il 14 dello stesso mese, venne costituito il 6° Reparto Riparazioni Auto (R.R.A.) alle dipendenze dello stesso Ministero – Direzione Generale Artiglieria e Motorizzazione.

Il periodo di soppressione dell'O.A.R.E. durò ben poco; infatti il 16 gennaio del 1946 il 6° R.R.A. cambiò la propria denominazione in O.A.R.E. che stava, questa volta, per Officina Automobilistica Riparazioni Esercito.

Il Ministero della Guerra, nello stesso anno 1945, aveva nel frattempo determinato la scissione del servizio automobilistico in:

– servizio trasporti automobilistici;

– servizio riparazione automezzi.

Il primo faceva capo all'Ufficio Servizi dello S.M.R.E., il secondo alla Divisione Tecnica Motorizzazione della Direzione Generale Artiglieria e Motorizzazione.

Fra gli organi del servizio trasporti erano comprese le Compagnie Trasporti Amministrativi di Comando Territoriale, le Compagnie Trasporti Speciali, le Sezioni Ambulanze, i Posti Carburanti, i Parchi Autoveicoli Efficienti; mentre del servizio riparazioni facevano parte le Direzioni Riparazioni Automobilistiche dei Comandi Territoriali, i Reparti Riparazioni, il Magazzino Centrale Ricambi di Roma, il Reparto Ausiliario Pesante di Terni, il Primo Parco Mobile Pesante in Sardegna, la 38ª Officina Mobile Pesante di Macerata.

Agli enti sopra elencati si aggiunsero i Depositi Autieri Territoriali.

L'attuazione della nuova organizzazione tendeva a raggiungere i seguenti scopi:

– scindere l'impiego degli automezzi dalla loro riparazione, in modo da consentire al servizio trasporti e a quello delle riparazioni di fare ciascuno capo ai competenti organi direttivi centrali e periferici e cioè: il servizio trasporti, agli Uffici Servizi dello S.M.R.E. e dei Comandi Militari Territoriali; il servizio delle riparazioni alla Direzione Generale Artiglieria e Motorizzazione e alle Direzioni Riparazioni Automobilistiche dei Comandi Militari Territoriali;

– creare delle compagnie trasporti speciali, alle dirette dipendenze dell'Ufficio Servizi dello S.M.R.E., che potessero far fronte alle esigenze di carattere straordinario;

– incrementare il servizio riparazioni, concedendogli autonomia;

– creare un magazzino centrale ricambi per poter utilizzare in modo ottimale le scorte esistenti.

EVOLUZIONE ORGANICA DAL 1945 AL 1995

Un esame particolareggiato delle caratteristiche e dei compiti di ciascun organo del servizio trasporti e del servizio riparazioni può evidenziare meglio, comunque, come siano state poste in opera le funzioni logistiche di rispettiva competenza.

Le Compagnie Trasporti Amministrativi di Comando Territoriale ebbero il compito di provvedere alle esigenze di vita dei reparti di ciascun CMT, ad eccezione di quelli forniti di una propria dotazione di automezzi.

Gli organici di queste compagnie furono bilanciati in base a quelli dei Comandi Territoriali in cui operavano ed in relazione ai compiti previsti; erano poste alle dirette dipendenze degli Uffici Servizi dei rispettivi CMT.

Nel loro ambito si provvedeva, a mezzo di conduttori e meccanici del reparto, anche alle operazioni di manutenzione degli autoveicoli, che venivano svolte secondo le direttive contenute nell'istruzione «Ispezione, mantenimento e cura dei veicoli dell'Esercito» edita nel luglio del 1943 a cura del Ministero della Guerra.

Le Compagnie Trasporti Speciali effettuavano servizi a carattere straordinario che non rientravano nelle possibilità e nei compiti delle Compagnie Trasporti Amministrativi. Dipendevano, per l'impiego, direttamente dall'Ufficio Servizi dello S.M.R.E. Provvedevano anch'esse, direttamente, alle operazioni di manutenzione degli autoveicoli secondo le modalità previste. Fruivano di amministrazione autonoma.

Le Sezioni Ambulanze avevano in carico ed amministravano tutte le ambulanze e relativo personale esistenti nella zona di giurisdizione di ciascun CMT e, pur lasciandole distaccate presso gli enti che ne usufruivano, provvedevano alla loro sorveglianza tecnica e alla loro manutenzione. Dipendevano, disciplinarmente, dagli Uffici Servizi dei CMT e, per l'impiego, dalle Direzioni di Sanità. Fruivano di amministrazione autonoma.

I Posti Carburanti provvedevano ad accantonare una riserva di carburanti e lubrificanti secondo le istruzioni che ricevevano di volta in volta dall'Ufficio Servizi di CMT. Avevano amministrazione autonoma.

Le Direzioni Riparazioni Automobilistiche dei Comandi Territoriali (una per ogni CMT) erano organi direttivi dei CMT e, allo stesso tempo, organi periferici dell'amministrazione centrale. Si costituirono per trasformazione delle Direzioni Automobilistiche di Corpo d'Armata. La loro attività preminente fu quella di dirigere il servizio delle riparazioni ma conservarono, seppur secondari, i compiti delle disciolte Direzioni Automobilistiche relativi a requisizione, rilascio di patentini, sorveglianza delle gestioni del materiale auto, ecc. Furono poste alle dipendenze del Ministero della Guerra e della loro attività rispondevano direttamente alla Direzione Generale Artiglieria e Motorizzazione – Divisione Motorizzazione.

La loro azione si esplicava:

– coordinando il servizio riparazioni nel territorio con un'equa ripartizione dei mezzi tra il reparto riparazioni e le eventuali altre officine militari esistenti (autofficine, parchi mobili, ecc.);

– autorizzando l'acquisto diretto dal commercio di ricambi che non fossero reperibili presso i magazzini militari o i parchi autoguasti;

– approvvigionando i materiali per il Magazzino Centrale Ricambi di Roma;

– controllando i reparti d'impiego allo scopo di evitare giacenze di automezzi inefficienti tra i reparti stessi;

– autorizzando le dichiarazioni fuori uso dei materiali automobilistici degradati e non suscettibili di riparazione.

I Reparti Riparazioni erano organi esecutivi dell'amministrazione centrale cui rispondevano, tramite le Direzioni Riparazioni Territoriali, della loro attività e della loro produzione. Dipendevano disciplinarmente dai CMT di giurisdizione, ma non ne venivano considerati come facenti parte, in quanto era prevista la possibilità di un loro spostamento presso un altro Territorio, qualora le necessità del momento lo avessero richiesto. Ad essi venne affidata la riparazione degli automezzi inefficienti dei reparti dislocati nei territori di giurisdizione. Avevano amministrazione autonoma.

Il Magazzino Centrale Ricambi Auto di Roma iniziò la sua attività con la ricezione e l'accantonamento dei ricambi e delle coperture raccolti fra le giacenze disseminate nelle varie località della Penisola. Ebbe sede stanziale presso il Reparto Riparazioni di CMT, dal quale dipendeva amministrativamente.

Il Reparto Ausiliario Pesante di Terni era un'officina per grandi riparazioni e venne costituito con gli elementi e le attrezzature del Parco di Mesagne.

CAPITOLO 1

Fu posto alle dipendenze dirette del Ministero della Guerra – Direzione Generale Artiglieria e Motorizzazione – Divisione Motorizzazione, che indicava volta per volta gli automezzi da riparare, traendoli dai parchi autoguasti. Aveva amministrazione autonoma.

Il 1° Parco Mobile Pesante era un'officina per grandi riparazioni, destinata a spostarsi nelle zone in cui più numerosi erano gli autoveicoli degradati; il personale per la sua costituzione venne tratto dall'ex Parco d'Armata della Sardegna. Fu posto alle dipendenze dirette del Ministero della Guerra – Direzione Generale Artiglieria e Motorizzazione – Divisione Motorizzazione. Aveva amministrazione autonoma.

La 38ª Officina Mobile Pesante, con sede iniziale a Macerata, faceva parte del 1° Reparto Riparazioni, di cui si può considerare come elemento staccato. Venne denominata, infatti, anche «Distaccamento del 1° Reparto Riparazioni».

I Depositi Autieri Territoriali erano posti alle dipendenze amministrative e disciplinari dei rispettivi CMT.

Riorganizzazione funzionale del servizio riparazione automezzi

Il criterio fondamentale cui si ispirò nel 1945 la riorganizzazione funzionale del servizio riparazioni automezzi fu quello che i reparti utilizzatori avrebbero dovuto provvedere alla sola manutenzione e che tutte le riparazioni avrebbero dovuto essere affidate esclusivamente alle officine di nuova costituzione. Queste erano di tre tipi:

– Officine leggere, che eseguivano soltanto le piccole riparazioni (dette di 1ª classe, nome poi mutato in «grado» e infine in «categoria») che richiedevano, al massimo, due giornate lavorative. Dipendevano tecnicamente dal Reparto Riparazioni più vicino, ente cui inviavano le richieste di ricambi;

– Officine medie, che si identificavano con i Reparti Riparazioni. Le loro sedi erano quelle dei disciolti Raggruppamenti Autieri; eseguivano riparazioni medie (di 2ª classe) che richiedevano, al massimo, sette giornate lavorative;

– Officine pesanti, mobili e fisse: erano il Reparto Ausiliario Pesante di Terni e il 1° Parco Mobile Pesante. Eseguivano ogni tipo di riparazione, comprese quelle di 2ª classe non effettuabili entro i sette giorni e comprendenti revisioni complete.

Rientravano invece nella 4ª classe gli autoveicoli degradati e giudicati di non conveniente riparazione. La suddivisione in classi era compito devoluto esclusivamente all'ufficiale capo officina il quale, nel suo ambito, era la sola persona che potesse decidere delle riparazioni necessarie ad un autoveicolo.

Presso tutte le officine, non appena ricoverato, l'automezzo veniva sottoposto a un esame tecnico e alla conseguente classificazione; quando la classe di riparazione superava i limiti di pertinenza dell'officina stessa, ne veniva data comunicazione alla Direzione Riparazioni del Territorio che disponeva il trasferimento dell'automezzo all'officina competente per la classe o al parco autoguasti più vicino, per la demolizione.

L'autoveicolo classificato di 1ª classe veniva restituito, una volta riparato, al reparto di provenienza; i mezzi classificati di una classe superiore o fuori uso venivano persi definitivamente di carico dai rispettivi reparti che provvedevano successivamente a richiedere la loro sostituzione all'Ufficio Servizi del CMT di giurisdizione.

Ricostituzione dell'Ispettorato Generale della Motorizzazione

Subito dopo la costituzione della Direzione Generale Artiglieria e Motorizzazione, avvenuta nel 1945, si sentì peraltro la necessità di un organo tecnico, con funzioni direttive, che potesse operare autonomamente nel campo della motorizzazione militare; un organo che provvedesse a seguire, potenziare e amalgamare i quadri del settore, curando particolarmente la loro preparazione tecnica onde assolvere i compiti d'istituto che si facevano sempre più complessi. In una parola, si sentiva l'esigenza di un Ispettorato del Corpo Automobilistico, in analogia a quanto fatto con le altre armi e specialità. Ciò avvenne con Decreto n. 425 del 21 novembre 1946, che disponeva la soppressione della Direzione Generale d'Artiglieria e Motorizzazione e la costituzione dell'Ispettorato Generale della Motorizzazione e della Direzione Generale di Artiglieria, separando pertanto le due materie.

L'ordinamento dell'Ispettorato Generale della Motorizzazione fu il seguente:

– Ufficio dell'Ispettore Generale;

- Ufficio Ispezioni;
- Ufficio Studi;
- Divisione Corpo Automobilistico;
- Divisione Materiali;
- Divisione Amministrativa;
- alcuni uffici a carattere temporaneo, con incarichi connessi con gli ultimi strascichi del conflitto.

La nuova organizzazione dell'Ispettorato Generale prevedeva l'impiego di 40 ufficiali, 16 sottufficiali e 13 impiegati di ruolo.

Da Corpo a Servizio

Il 20 gennaio del 1948, con decreto legislativo n. 45, il Corpo Automobilistico assunse la denominazione di Servizio Automobilistico. Ne conseguì un cambio di denominazione di vari Enti tra i quali i Reggimenti Autieri che diventarono «Centri Autieri». Poco dopo, con circolare n. 58, dispensa 8 del G.M., vennero confermate le mostrine del Servizio che praticamente rimasero le stesse del Corpo Automobilistico, mentre al fregio venne tolto il nodo di Savoia.

Con la costituzione dell'Ispettorato Generale della Motorizzazione, si era conferita maggiore autonomia al settore fino ad allora legato, anche a livello centrale, al Servizio di Artiglieria; i successivi provvedimenti, di tipo normativo e ordinativo, valsero a rendere sempre più funzionale il Servizio della Motorizzazione.

Dopo il cambio di denominazione, il Capo del Servizio Automobilistico (primo di essi il maggior generale Carlo Leboffe) assunse le funzioni di addetto all'Ispettorato della Motorizzazione (generale di divisione), parimenti al maggior generale Capo del Servizio Tecnico della Motorizzazione.

Organi centrali del Servizio Automobilistico

La Divisione Corpo Automobilistico dell'Ispettorato cambiò denominazione in Divisione Servizio Automobilistico, ampliando sempre più i propri compiti. Essa si articolava su tre sezioni con specifiche attribuzioni:

- la 1ª Sezione si occupava di problemi relativi al personale;
- la 2ª Sezione trattava dell'addestramento;
- la 3ª Sezione era addetta al traffico, circolazione, infortunistica.

Organi direttivi territoriali

Nuova fisionomia acquistarono anche gli organi direttivi territoriali:

- Direzioni della Motorizzazione (una per ogni CMT);
- Uffici Automobilistici (uno per ogni divisione);
- Sezioni Servizi degli Uffici dell'Aiutante di Campo (per brigate alpine).

Alle Direzioni della Motorizzazione, rette da un colonnello del Servizio Automobilistico, erano affidati compiti relativi alla concessione delle patenti militari, alla riparazione e alienazione del materiale automobilistico, all'esecuzione delle ispezioni, alla requisizione e precettazione di automezzi civili.

I direttori dipendevano dai rispettivi CMT per le questioni disciplinari, dall'Ispettorato Generale della Motorizzazione per le questioni tecniche inerenti la riparazione e manutenzione degli autoveicoli e il rifornimento, sgombero e alienazione dei materiali automobilistici.

Agli Uffici Automobilistici delle divisioni erano affidati gli stessi compiti, nell'ambito della rispettiva G.U.

I Capi Ufficio Auto dipendevano disciplinarmente dal Comando di Divisione tramite l'Ufficio Servizi; dall'Ispettorato Generale della Motorizzazione per le questioni tecniche.

Nelle brigate alpine, i compiti esplicati dall'Ufficio Automobilistico nelle divisioni erano affidati alla Sezione Servizi dell'ufficio dell'aiutante di campo, con dipendenza, a tutti gli effetti, dal Comando di brigata.

Organi esecutivi del Servizio Automobilistico

I Centri Autieri, uno per ogni CMT, avevano funzioni di deposito nei riguardi del personale automobilistico degli enti del territorio. Era loro affidata la gestione amministrativa dei depositi carburanti di media capacità e la funzione di ufficio materiali per gli autoreparti del Comiliter. Il comandante del Centro Autieri, ufficiale superiore del Servizio Automobilistico, aveva anche funzioni di comandante di corpo nei confronti dell'autoreparto.

I Depositi carburanti di media capacità erano preposti alla conservazione dei carburanti e lubrificanti, scorta

EVOLUZIONE ORGANICA DAL 1945 AL 1995

intangibile dei CMT e degli enti da esso dipendenti.

Le Officine Riparazioni Automobilistiche (O.R.A.) erano una per ogni CMT, più una in Sardegna, ed avevano il compito di:

– provvedere alle medie riparazioni (fino al 3° grado) a favore degli enti territoriali e delle divisioni e brigate eccedenti le possibilità di lavorazione delle rispettive officine medie;

– riparare, attraverso officine civili convenzionate, autoveicoli, motori e complessivi eccedenti le capacità di lavorazione interna;

– conservare nel dipendente Parco Veicoli Efficienti (P.V.E.) e distribuire, dietro disposizione dell'Ispettorato Generale della Motorizzazione, gli autoveicoli sottoposti a revisione generale da parte delle officine civili;

– rifornire gli enti territoriali dei ricambi auto e delle coperture;

– intervenire in operazioni di recupero di automezzi incidentati.

Gli organi esecutivi periferici presso le unità e i reparti di impiego erano:

– i Parchi Mobili Divisionali e di brigata alpina (uno per ogni grande unità), con funzioni di rifornimento di materiali di artiglieria, genio, motorizzazione (comprese coperture, batterie, parti di ricambio, ecc.);

– le Officine Mobili Divisionali e di brigata alpina, che riunivano in un solo organo il servizio riparazioni dei mezzi, delle armi e dei materiali di collegamento. Le riparazioni non dovevano superare le 48 ore lavorative per ogni autoveicolo (120 per i mezzi corazzati);

– le Officine Leggere (una per ogni reggimento o battaglione autonomo, con un carico di automezzi tra le 100 e le 300 unità), per le piccole riparazioni automobilistiche che non comportassero un impegno di lavoro superiore alle 24 ore;

– i Posti di Riparazione (previsti per i reparti con un carico di veicoli tra le 50 e le 100 unità) per le piccole riparazioni e la messa a punto degli autoveicoli;

– i Posti Manutenzione (previsti per i reparti in distaccamento aventi un carico tra le 25 e le 50 unità), anch'essi con compiti di manutenzione e messa a punto degli automezzi.

Oltre ai suddetti organismi, agivano come organi esecutivi nell'ambito del Servizio Tecnico della Motorizzazione: il Centro Studi ed Esperienze (Roma), l'Ufficio Approvvigionamento Autoveicoli e Ricambi Esercito (U.A.A.R.E., a Torino), il 3° e l'8° Magazzino Centrale Ricambi Auto (Ma.C.R.A., rispettivamente a Piacenza e Roma), il Magazzino Centrale Ricambi Mezzi Corazzati (Ma.C.Ri.Co., a Caserta), l'Officina Automobilistica Riparazioni Esercito (O.A.R.E., a Bologna), l'Officina Riparazione Trattori Esercito (O.R.T.E., a Piacenza), l'Officina Riparazione Mezzi Corazzati (O.R.Me.C., a Bologna) con distaccamento (D.O.R.Me.C.) a Vicenza, il Parco Veicoli Corazzati (P.V.C., a Caserta), i Depositi Carburanti di grande capacità.

Attribuzioni del Capo del Servizio Automobilistico

Nell'ambito dei compiti affidati agli organi centrali e periferici del Servizio della Motorizzazione già riassunti, spiccano le attribuzioni del Tenente Generale Capo del Servizio Automobilistico:

– funzioni ispettive nei riguardi delle Direzioni della Motorizzazione e degli enti e reparti da queste dipendenti;

– sorveglianza disciplinare, addestrativa e tecnica sulle Scuole della Motorizzazione;

– cura dello sviluppo culturale e professionale degli ufficiali del Servizio Automobilistico e sorveglianza sullo svolgimento dei corsi superiori automobilistici e dei corsi di aggiornamento;

– collaborazione con l'Ispettore Generale della Motorizzazione nelle attività riguardanti l'addestramento, le materie di studio e la compilazione dei programmi automobilistici degli enti addestrativi, l'organizzazione dei corsi, ecc.;

– vigilanza sul funzionamento del Servizio Ispezione Manutenzione e Autoveicoli e sulle predisposizioni relative alla precettazione e requisizione autoveicoli;

– collaborazione con l'Ispettore Generale della Motorizzazione su tutte le questioni concernenti gli ufficiali, i sottufficiali, gli specialisti e i militari di truppa del Servizio Automobilistico (disciplina, reclutamento, avanzamento, trasferimenti, ecc.);

– mantenimento dei contatti con l'Automobil Club d'Italia (A.C.I.) per le precettazioni e le requisizioni degli autoveicoli e con l'Associazione Nazionale Autieri d'Italia (A.N.A.I.).

Scioglimento dei Centri Autieri

L'ordinamento in questione ebbe lunga stabilità, interrotto solo da un provvedimento dello SME che l'11 ottobre 1964 dispose lo scioglimento dei Centri Autieri, a partire dal 31 dicembre dello stesso anno.

Scomparvero così unità con tradizioni ormai consolidate che, prima come «Centri Automobilistici», poi come «Reggimenti» e infine come «Centri Autieri», avevano formato e inquadrato migliaia e migliaia di autieri e costituito centinaia di unità; che percorsero, in pace e in guerra, su automezzi di ogni tipo e portata, le strade più impervie, superando le più impensate ed imprevedibili difficoltà, operando sempre silenziosamente e con alto senso del dovere.

Concessione dello Stemma Araldico al Servizio Automobilistico

In data 11 ottobre 1965, con decreto del Presidente della Repubblica, venne concesso al Servizio Automobilistico lo Stemma Araldico. In esso sono rappresentate, in sintesi, le caratteristiche del Corpo e la gloria militare da esso conseguita. Composto da Scudo, Fregio, Ornamento e Motto, nei suoi simboli trovano compiuta collocazione gli ideali a cui il Corpo si è sempre ispirato.

Lo scudo è diviso in due parti uguali tagliate in fascia, ottenendo così la ripartizione detta «troncata». Per non sovraccaricare lo stemma di troppi elementi è stato utilizzato il linguaggio degli smalti e dei metalli, dei campi e delle figure nel rispetto delle migliori tradizioni e del gusto estetico propri dell'araldica italiana.

Da questo criterio si è giunti alla seguente distribuzione:

– smalto azzurro, simbolo di nobiltà, di alti ideali e di generosità di imprese, collocato nella prima partizione dello scudo;

– metallo d'oro nelle figure,per meglio sottolineare la preziosità dei servizi resi e dei riconoscimenti ottenuti;

– metallo d'argento, simbolo di gioventù, di vigoroso impeto e di brillante inizio di un glorioso cammino, quale campo della seconda partizione dello scudo;

– smalto azzurro ripetuto in due stelle poste nella seconda partizione, per ribadire la nobiltà militare dell'impegno nello slancio giovanile;

– pezze onorevoli rappresentate dalla banda rossa che attraversa la parte in argento dello scudo; è un elemento simbolo della responsabilità di cui il Corpo si è fatto carico in tutte le vicende belliche nazionali;

– pezze araldiche rappresentate dagli anelli intrecciati, simbolo di fede, di perfezione geometrica e di attitudine meccanica, di unione di sforzi e, per estensione, di movimento rotatorio, ad indicare le strade percorse dalle ruote degli automezzi militari;

– figure celesti rappresentate dalle stelle, simbolo di altezza raggiungibile soltanto percorrendo un cammino di perfezione additato dalla fede;

– figure artificiali rappresentate da una freccia, simbolo di velocità e di scatto meccanico.

Il fregio contenuto nello stemma è quello previsto dalla circolare n. 21P, G.M. del 10 giugno 1950, sovrastato da un elmo di Marte in figura araldica, con in cima foglie di quercia in azzurro e nero.

Gli ornamenti sono rappresentati da due nastri azzurri filettati d'argento (simboli delle Medaglie d'Argento ottenute dal Corpo), un nastro azzurro in tinta unita (simbolo della Medaglia di Bronzo) e quattro nastri azzurri con due filetti centrali d'argento (simboli delle Croci di Guerra); tutti, annodati nel fregio, scendono ai lati dello scudo.

Il motto è quello ideato da Gabriele d'Annunzio «Fervent rotae, fervent animi», posto su lista d'argento in fascia con le estremità bifide di azzurro e di nero.

Costituzione della Direzione Generale della Motorizzazione e dell'Ispettorato Logistico

Il 18 novembre 1965, per effetto dei decreti del Presidente della Repubblica n. 1477 e 1478, fu dato inizio alla ristrutturazione del vertice logistico. In particolare, nell'ambito di tale ristrutturazione, venne soppresso l'Ispettorato Generale della Motorizzazione e, il 31 dicembre 1966, fu costituita la Direzione Generale della Motorizzazione e dei Combustibili, a livello interforze, alla quale vennero devolute gran parte delle attribuzioni del soppresso Ispettorato.

CAPITOLO 1

La nuova Direzione venne ordinata in:

– Ufficio del Direttore Generale;

– Ufficio per il Coordinamento Tecnico;

– 1° Reparto (studi e sviluppo tecnico);

– 2° Reparto (approvvigionamento mezzi e materiali - lavorazioni);

– 3° Reparto (approvvigionamento combustibili e lubrificanti);

– 4° Reparto (amministrazione e bilancio).

Nel 1967, infine, la nuova organizzazione del vertice logistico venne pienamente realizzata con la costituzione dell'Ispettorato Logistico, espressamente previsto dall'art. 9 del DPR 1477 che ne fissava i compiti.

L'organizzazione centrale logistica dell'Esercito risultò dunque articolata in due distinti complessi:

– il IV Reparto dello SME che comprendeva l'Ufficio Servizi, l'Ufficio Movimenti e Trasporti, l'Ufficio Infrastrutture e l'Ufficio Ricerche e Studi;

– l'Ispettorato Logistico dell'Esercito che a sua volta comprendeva l'Ufficio Coordinamento dei Servizi Logistici, gli Uffici Materiali e l'Ufficio Studi.

Il Capo del Servizio Automobilistico dell'Esercito ebbe, nella nuova organizzazione, competenza autonoma nell'ambito dei compiti d'istituto, comprendenti la consulenza nei confronti del Capo di SME sull'attività ispettiva, la formazione del personale e il suo impiego, l'elaborazione della normativa tecnica sul funzionamento del Servizio.

Egli dipendeva dall'Ispettore Logistico per la logistica dei materiali e dal Capo di Stato Maggiore per i compiti d'istituto. Questa duplice dipendenza non era espressamente prevista per legge, ma fu disposta con provvedimento interno di Forza Armata.

In sintesi, l'attività logistica nel suo complesso, con la nuova organizzazione, venne espletata dunque su tre livelli:

– SME – IV Reparto: politica dei materiali e relativa programmazione finanziaria; direttive sull'organizzazione e funzionamento dei servizi;

– Ispettorato Logistico: gestione dei materiali e relativa programmazione delle spese funzionali; diretta responsabilità per l'organizzazione e il funzionamento dei servizi;

– Direzioni Generali interforze: approvvigionamenti ed alienazioni; riparazioni del massimo livello.

L'Ispettorato, come detto, fu praticamente costituito per enucleazione – dei Capi dei servizi logistici e degli uffici gestione materiali – dalle preesistenti direzioni di Forza Armata.

Il provvedimento era stato preso per assicurare a ciascuna Forza Armata la disponibilità di un organismo in grado di riuscire a coordinare tutti i settori logistici, compito in precedenza espletato singolarmente dalle Direzioni Generali, ora transitate nell'area interforze, ciascuna per il settore di competenza.

Si ritenne allora che, collocando l'Ispettore Logistico al di fuori degli Stati Maggiori, si sarebbe alleggerita la loro attività e si sarebbe resa più snella l'intera organizzazione logistica.

La molteplicità delle strutture, invece, provocò una certa difficoltà nel coordinamento delle attività, con qualche sovrapposizione fra quelle devolute allo SME – IV Reparto e quelle svolte dall'Ispettorato Logistico.

L'impiego del personale rimase peraltro attribuzione specifica degli Uffici dei Capi dei Servizi che avevano veste di vero e proprio Comando, senza però averne il riconoscimento in campo normativo.

L'analisi delle accennate difficoltà funzionali dell'organizzazione logistica portò alla conclusione che occorreva eliminare la prolissità di strutture, le bande di sovrapposizione tra uffici diversi, l'incerta suddivisione delle competenze, le difficoltà di coordinamento.

Si pensò dunque a una nuova organizzazione del vertice logistico, capace di accentrare la programmazione degli approvvigionamenti ed il coordinamento funzionale delle attività di organizzazione, direzione, gestione e controllo, mediante il conferimento ai Capi dei Servizi ed ai relativi uffici della denominazione di Comando, in modo da sottolineare che a tali organi era devoluta la responsabilità completa del funzionamento di ciascun servizio.

La ristrutturazione del 1975

Il 1975 rappresentò tappa fondamentale nella storia evolutiva dell'Esercito Italiano e vide ovviamente coin-

volto, per la propria parte, anche il Corpo Automobilistico.

L'aspetto più vistoso della riorganizzazione di Forza Armata fu la totale scomparsa delle divisioni e quella, quasi totale, dei reggimenti. La grande unità elementare di base venne così ad essere la brigata, a sua volta articolata in battaglioni.

Pur se il fine del provvedimento era quello di portare ad un indubbio snellimento delle attività addestrative ed operative, esso venne accolto con notevole amarezza e delusione da parte degli ufficiali e sottufficiali più anziani che, avendo in gioventù partecipato alle varie campagne della Seconda Guerra Mondiale, vedevano ora cancellati con un tratto di penna i nomi di unità che, pur nel dolore della sconfitta, si erano coperte di gloria e che si chiamavano, appunto, divisioni e reggimenti.

Nell'ambito poi delle brigate, mentre la maggior parte dei reparti, pur contraendosi da reggimento a battaglione, conservavano il loro nome e numero, i reparti automobilistici subivano una sostanziale trasformazione che, con l'ottica del poi e alla luce dei risultati conseguiti, si sarebbe rivelata oltremodo positiva: da quelli che erano gli elementi sfusi dei raggruppamenti servizi, nasceva il battaglione logistico.

Pur con lievi varianti da una brigata all'altra dovute alle diverse caratteristiche delle stesse, questa nuova unità, nella sua costituzione base, nasceva dalla fusione del Reparto RRR (Riparazioni, Rifornimenti, Recuperi, comandato da un tenente colonnello/maggiore d'arma) e dell'Autoreparto (già comandato da un capitano del Corpo Automobilistico). Nel dettaglio:

– la «compagnia comando e servizi» (CCS) del Reparto RRR conservava la propria denominazione;

– l'officina media dello stesso reparto RRR (in precedenza diretta da un capitano del Corpo Automobilistico) assumeva la denominazione di «compagnia mantenimento»;

– il parco (già agli ordini di un capitano d'arma) diveniva «compagnia rifornimenti» e passava agli ordini di un capitano del Corpo Automobilistico;

– l'Autoreparto, già direttamente dipendente dal Comando di divisione/brigata, conservava la stessa articolazione e lo stesso comandante, ma mutava il proprio nome in quello di «compagnia trasporti» e veniva ad essere una delle quattro compagnie del nuovo organismo.

Con queste quattro compagnie già pienamente operanti fin dal tempo di pace, venivano poste sotto le cure e la gestione del Comando dello stesso battaglione logistico:

– il Reparto Sanità di Brigata, quasi sempre ridotto a quadro, ma in possesso di un efficiente ospedale da campo ripiegato;

– un plotone sussistenza.

Come avremo modo di esaminare e scoprire nel prosieguo del volume, queste due realtà si sarebbero rivelate tutt'altro che unità astratte: in tutte le circostanze che videro impegnate le brigate di appartenenza, siano state missioni internazionali o interventi in occasione di pubbliche calamità, esse sarebbero divenute pienamente operative, assumendo ruoli di primissimo piano e acquisendo meriti e riconoscimenti che resteranno scritti con inchiostro indelebile nelle pagine di storia delle rispettive unità.

EVOLUZIONE ORGANICA DAL 1945 AL 1995

Istituzione dei Servizi Trasporti e Materiali

Agli inizi degli anni Ottanta, lo Stato Maggiore dell'Esercito riscontrò l'opportunità di procedere alla revisione dei criteri logistici.

Fu ritenuto, infatti, necessario introdurre nuove tecniche di trasporto, procedimenti gestionali informatizzati e moderni procedimenti per le riparazioni, privilegiando soprattutto la manutenzione preventiva.

Sulla base di tali valutazioni fu avviata una radicale ristrutturazione. Furono istituiti, in tale quadro, i *Servizi Trasporti e Materiali* che assorbirono le tradizionali branche dei materiali d'armamento, dei trasporti e della motorizzazione.

Con l'istituzione di questo nuovo organismo, si verificava in maniera inconscia quasi un ritorno alle origini più remote, a quel Corpo dei Trasporti per via ordinaria del 1745 che, come sostiene il generale Dino Panzera a seguito di studi approfonditi da lui stesso condotti (vds. vol. 2°, cap. VI) può essere considerato suo lontanissimo antesignano.

Siamo giunti così all'oggi, un oggi che si proietta già nel domani, verso il terzo millennio ormai dietro l'uscio. Vi torneremo più avanti, a conclusione dell'opera, nel Decimo Capitolo.

CAPITOLO 2

IL CORPO AUTOMOBILISTICO NELLE PUBBLICHE CALAMITÀ

Che l'Esercito abbia il dovere di accorrere in aiuto della collettività qualora questa venga minacciata o colpita da una calamità naturale, è previsto dalla legge dello Stato italiano n. 382, emanata l'11 luglio 1978, «Norme di principio sulla disciplina militare» la quale all'articolo 1 sancisce, fra i compiti delle Forze Armate, anche quello di «concorrere al bene della collettività nazionale nei casi di pubbliche calamità».

La legge, al suo apparire, non faceva che codificare quanto di fatto già avveniva da sempre, forse da quando, con l'unità d'Italia, venne costituito il Regio Esercito. E non era certo in forza della costrizione di un regolamento che i soldati si erano mossi dalle loro caserme per soccorrere le popolazioni di Reggio Calabria, Messina, Avezzano colpite da terribili terremoti o, per portarci ad epoche a noi più vicine, quelle del Polesine, del Vajont, di Firenze alle prese con disastrose inondazioni.

Non esisteva, all'epoca delle sciagure sopra citate, una Protezione Civile ufficialmente costituita e dotata di organi di comando e di coordinamento. I militari accorrevano sul luogo della disgrazia perché così vuole la legge della natura, perché lì si sentivano chiamati da un irrefrenabile impulso di altruismo e di generosità del quale – facendo atto di modestia – l'Esercito non può tuttavia vantare l'esclusiva.

Una società si comporta con gli stessi meccanismi di un singolo organismo vivente. Quando in una qualsiasi parte del nostro corpo si verifica una ferita o un'aggressione di microorganismi ad esso estranei, immediatamente tutte le difese si attivano: anticorpi, leucociti, piastrine si precipitano in massa, tanto più numerosi e attivi quanto più devastante e dolorosa è la ferita, ognuno con una precisa funzione da assolvere. Insieme combattono la battaglia contro il comune nemico.

Analogamente, quando una società è colpita (ma questo non è prerogativa della sola specie umana), tutte le sue energie ancora sane si mobilitano e accorrono sul luogo del bisogno.

L'Esercito fa parte di queste risorse di cui la società dispone e fra tutte, se anche non fosse la più efficiente (non foss'altro per la sua mancanza di specializzazione nel settore), è quantomeno la più rapida per la sua caratteristica di essere impiegabile con immediatezza. In particolare, la sua diffusione quasi capillare sul territorio fa sì che, ovunque una calamità si manifesti, vi sia disponibile nei pressi una unità pronta ad intervenire.

L'Italia, oltretutto, è un paese molto soggetto a calamità naturali. Non passa quasi anno senza che se ne verifichi una o più, differenziandosi l'una dall'altra per il fattore che la determina, per la vastità del territorio interessato, per il numero delle vittime. Fra le principali tipologie si possono citare: terremoti, inondazioni, frane, incendi, valanghe, fughe di sostanze tossiche, invasioni di insetti nocivi, ecc.

Nelle pagine che seguiranno, verranno presi in esame alcuni dei principali disastri che hanno colpito il nostro Paese dal dopoguerra ad oggi. Verrà dapprima descritta la dinamica con la

quale si sono verificati, per passare subito dopo ad illustrare quale sia stata, nell'ambito degli interventi, l'attività dei reparti automobilistici.

Racconteremo nel dettaglio, ovviamente, i maggiori. Forse non tutti condivideranno la nostra scelta, reputando magari altre calamità parimenti degne di interesse.

Fra i terremoti, abbiamo scelto i due che hanno interessato un'area più estesa e causato il maggior numero di vittime: Friuli e Irpinia. Esigenze di spazio e di tempo ci consentono solo di ricordare i nomi di altre località colpite dalla stessa sciagura.

Ci riferiamo, ad esempio, a quello del Belice, anno 1968, che distrusse quasi completamente comuni quali Salemi e Vita, causando più di 400 vittime; in soccorso alle popolazioni, nell'opera lenta e laboriosa del recupero delle salme e nello sgombero dei feriti e delle macerie, molto si adoperarono, insieme ad unità di altri corpi, l'11° Autoreparto Misto di Manovra e la 11ª ORE di Palermo. Per tutta la durata dell'esigenza, gli autieri dell'11° trasportarono materiali di ogni genere: viveri, vestiario, acqua, cucine da campo, tende, materassi, coperte; la ORE costituì un posto officina, supporto per tutti i reparti impegnati.

Nel giugno del 1972 un altro sisma colpiva Ancona, dove intervennero il 7° Autoreparto Misto Territoriale di Firenze e l'8° Autoreparto M.T. di Roma.

Fu ancora il 7° Autoreparto ad effettuare un intervento in Valnerina, colpita dal terremoto del 1979.

Non si può neppure negare un cenno alle decine di militari del Battaglione Logistico «Aosta» di Messina, impegnati nell'ottobre del 1984 e nel dicembre 1985 a soccorrere le popolazioni del catanese colpite dal terremoto, come quelle di Siracusa, offese dalla stessa sciagura nel 1990.

Pur se di carattere locale, ugualmente gravosi furono gli interventi dello stesso Battaglione Logistico «Aosta» in occasione delle eruzioni dell'Etna, che «diede spettacolo» anche televisivo al mondo intero nell'aprile del 1981, nel marzo-maggio del 1983 e soprattutto nel primo semestre del 1992 quando – tutti lo ricorderanno – il grande vulcano sembrò voler divorare il comune di Zafferana Etnea.

Tra le frane, non v'è dubbio che il primato spetti al Vajont, cui dedicheremo apposite pagine, ma è anche certo che meritino un racconto dettagliato le 269 vittime della Val di Stava.

Fra le inondazioni, dedicheremo un corposo capitolo a quelle del Po, in particolare quelle del 1951 e del 1994 (anche se i protagonisti di quest'ultima furono soprattutto alcuni suoi affluenti). Parleremo di quella di Firenze del 1966, per l'impatto che essa ebbe sul mondo intero per i danni provocati al patrimonio artistico, senza dimenticare che, nello stesso periodo, altri reparti automobilistici – come il V Autogruppo «Postumia» – erano alle prese con le alluvioni che colpivano numerose cittadine venete e friulane.

Racconteremo infine dell'alluvione in Valtellina del 1987, per la sua particolare dinamica e la sua eccezionale durata (da ricordare il fatto che, nell'ambito dell'inondazione, le vittime furono tutte provocate da frane).

Ugualmente dense di angoscia, pur se di carattere locale, quelle del 27 novembre 1976 nella zona del torrente Alpone, che vide l'intervento del 14° Autogruppo di Manovra «Flavia»; del Bisenzio e dell'Ombrone, rispettivamente del 1990 e del 1991 in Toscana, che videro l'impegno del 7° Battaglione Trasporti «Monte Amiata» di Firenze; quella di Acireale del 1995 e quelle di Genova, talmente ricorrenti – queste ultime – da divenire ormai un fatto piuttosto abituale.

Non diremo degli incendi che tuttavia – come vedremo – in qualche occasione interferirono con la loro azione sull'attività di alcuni reparti. Ci limiteremo a ricordare che, al loro verificarsi, l'Esercito non è attrezzato né addestrato per il loro spegnimento, cui sono preposti altri e meglio dotati organismi (Corpo Forestale, Vigili del Fuoco, V.A.B.). L'Esercito, quando è chiamato ad intervenire, avrà la sola funzione di vigilanza, ad incendio domato, affinché esso non si ravvivi.

Preciseremo, da ultimo, che la nostra relazione sarà forzatamente incompleta: non potremo cioè mai raccontare «tutto» ciò che hanno fatto «tutti» i reparti automobilistici, in «tutte» le pubbliche calamità (non basterebbero venti volumi, altrimenti). Quello che verrà raccontato, sarà un «campionario» la cui scelta è stata condizionata da diversi fattori, non ultimo il diverso modo in cui sono state interpretate le nostre richieste di notizie da parte dei comandanti delle stesse unità interessate.

CAPITOLO 2

ALLUVIONI DEL PO

Fra le varie tipologie di calamità naturali che investono il nostro Paese la maggior parte, per fortuna, sono occasionali ed episodiche. Alcune invece, purtroppo, assumono un carattere ricorrente, ciclico, anche se aperiodico.

Le popolazioni che vi sono soggette conoscono quelle che sono già avvenute, sanno che prima o poi si ripeteranno e vivono in una quasi fatalistica attesa del giorno in cui ciò si verificherà. Per fare qualche esempio: l'acqua alta a Venezia, le eruzioni dell'Etna... Ma il primato fra le calamità di questo tipo, per la grandiosità con cui il fenomeno si manifesta e per l'ampiezza dell'area che ne viene investita, va certamente assegnato alle alluvioni del Po. Ne parliamo, come si può notare, sotto un unico titolo, al plurale, proprio a sottolineare la loro ripetitività.

Le ire cui il più grande fiume d'Italia è andato soggetto sono state raccontate in numerosi libri, riviste, film. Non appena il suo livello comincia pericolosamente ad alzarsi, esso cattura subito le prime pagine dei quotidiani, dei giornali radio e dei telegiornali.

Le cronache tramandano innumerevoli inondazioni del Po, avvenute nel corso dei secoli. La più antica di cui si conservino memorie scritte risale al 589. Da questa si passa, ma solo per mancanza di documenti, al 1180. Di quella del 1239 si sa che valse a fermare l'avanzata di Federico Barbarossa. Da qui in poi le notizie si fanno via via più dettagliate, le date delle piene sempre meglio conosciute. Per la maggior parte furono causate da piogge violente e continue, ma ce ne furono altre dovute a copiose nevicate invernali seguite da un improvviso scioglimento primaverile. Nel 1442 se ne ebbe una causata addirittura dal disgelo delle acque che erano state ricoperte da uno strato di ghiaccio così spesso da poterci passare sopra con carri e cavalli.

Sovente, ad una inondazione, faceva seguito la carestia, per la totale perdita dei raccolti e, nei casi più gravi, anche la peste.

Le distanze temporali tra una inondazione e la successiva potevano essere le più varie. Talvolta correvano decine di anni, talaltra solo pochi giorni, come nei mesi di ottobre e novembre 1467, quando il Po straripò 12 volte, al termine delle quali giunse, dulcis in fundo, la peste. Nell'alluvione del 1503 si dice che il Po raggiungesse una portata mai ricordata a memoria d'uomo. Cinque allagamenti si contarono nel solo mese di settembre 1651. Il 1801 fu così piovoso che il fiume uscì quattro volte dagli argini.

Nel secolo scorso le esondazioni presero a diradarsi per la realizzazione di grandiose opere di arginatura e contenimento, ma qualche volta il grande fiume sembrò volersi vendicare di questa irriguardosa costrizione, delegando in sua vece alcuni dei numerosi suoi affluenti.

Dopo questa rapida carrellata attraverso i secoli, ci soffermeremo più dettagliatamente su quelle verificatesi nel XX. La relativa ricchezza di notizie pervenute ci consente di fare anche qualche raffronto per stabilire quale potrebbe essere stata la maggiore, o la più catastrofica. Non sempre infatti è valida l'equazione: maggiore portata = maggiori danni, entrando in gioco anche fattori quali la diluizione nel tempo, l'efficacia delle difese, lo stato di ricettività del mare, ecc.

Quella dell'ottobre 1907 viene raccontata con dovizia di particolari dalle cronache dell'epoca. L'idrometro di Piacenza segnava la sua punta massima alle ore 10 del 28 ottobre, con metri 8,76. Gli argini vennero rotti in più punti e vi furono diverse vittime, nella stessa città, travolte lungo le strade o annegate nelle loro abitazioni. Alla «Vittorino da Feltre» e alla «Nino Bixio» dovettero ormeggiare le battelline alle cime degli alberi più robusti. Un gran numero di manovali prestarono l'opera per rinforzare gli argini, coadiuvando i militari del Genio Pontieri.

«Improvviso e spaventoso – riferiva il giornale "La Scure" – fu lo straripamento del 1926. L'idrometro arrivò a m. 9,63 e saltarono gli argini a Piacenza e a Mortizza».

Ad aiutarci a ricostruire la dinamica e le caratteristiche di questa alluvione, oltre ai documenti più o meno sinceri dell'epoca, contribuisce la prodigiosa e fedele memoria di un personaggio che già più volte è stato presente nel primo volume di questa stessa opera, il decano degli autieri d'Italia, il commendator Sandro Cerri, residente a Piacenza, che a quasi 101 anni è ancora in condizioni psichiche tali da riferire con precisione ogni particolare, almeno per

ciò che concerne gli avvenimenti relativi alla sua città.

Il fenomeno – è il testimone stesso che lo conferma – fu improvviso, le acque crebbero subitamente di livello fino a che, sulla sponda sinistra, nel lodigiano, il Po ruppe gli argini a San Rocco al Porto, inondando tutta la campagna circostante e sommergendo le abitazioni fino ai primi piani. Sulla riva occidentale, dove si stende la città, la situazione non fu altrettanto tragica. Vi furono tuttavia numerose infiltrazioni, di cui vennero trovate tracce anche a distanza di anni. Quando infatti vennero riesumate le bare di un cimitero attiguo al fiume, esse vennero trovate ancora ricolme di acqua, con le ossa tutte sparse in disordine.

Appena diramato l'allarme, partirono immediatamente i soccorsi per portare in salvo i sinistrati, ai quali lo stesso Cerri prese parte, con tutti i membri del Circolo Canottieri di cui egli era socio. Tuttavia, le imbarcazioni in dotazione all'associazione si rivelarono troppo leggere per la forza della corrente, e poco idonee per la loro ridotta capienza. Adatti allo scopo furono, invece, i barconi del Genio Pontieri, gli stessi che il reggimento usava per allestire i ponti di barche sul fiume.

Le memorie storiche e gli archivi dell'epoca non tramandano, tuttavia, i nomi di altre unità militari che, oltre al Genio Pontieri, siano intervenute nella circostanza.

Quando i discorsi dei contemporanei si portano sull'argomento «Alluvione del Polesine», quella così chiamata per antonomasia, si riferiscono a quella del novembre 1951. A lungo essa è rimasta – e lo è tuttora indelebile – nei ricordi di chi l'ha vissuta, di chi ancora con terrore la racconta; è essa che viene presa come termine di paragone, ogni volta che il padre dei fiumi italiani torna a gonfiarsi minaccioso. Quello che in quei giorni avvenne è divenuto soggetto di film, ha fornito lo scenario di fondo per romanzi ed ha riempito pagine e pagine di cronaca. Ne ripercorriamo gli episodi salienti attraverso le pagine dei giornali dell'epoca; ci sia concessa, nel far ciò, la licenza grammaticale di un repentino passaggio al presente storico, che meglio rende il drammatico incalzarsi e accavallarsi degli avvenimenti.

Il 13 novembre la grande ondata di piena è passata a Piacenza, faticosamente contenuta da sacchetti di sabbia. Non altrettanto bene è andata sulla sponda lombarda, dove invece le acque sono scivolate sulla sommità degli argini maestri, circondando le frazioni più prossime. Le squadre di soccorso hanno cominciato l'opera di evacuazione. Nel mantovano le campane rintoccano a martello. Il Po ha rotto a Brescello (il paese di don Camillo e Peppone) e a Viadana. Giungono, pur se incerte, le prime notizie di vittime.

Confusa tra le altre, la notizia di una piccola falla che, verso le 19, si è aperta dalle parti di Occhiobello, sulla sponda veneta.

IL CORPO AUTOMOBILISTICO NELLE PUBBLICHE CALAMITÀ

È il 1926. Il Po si esibisce in uno dei più spettacolari straripamenti del secolo. Le abitazioni di San Rocco al porto, piccolo centro lombardo dirimpettaio di Piacenza, sono inondate e i soci del Circolo Canottieri intervengono con le loro imbarcazioni a portare in salvo gli abitanti della borgata. In piedi, quasi al centro della barca, una nostra vecchia conoscenza: l'ex VCA ed autiere della Prima Guerra Mondiale Sandro Cerri, deceduto 101enne il 20 giugno 1995 (foto da «Bernardo Barbiellini Amidei - il fascista del dissenso» di F. Molinari - Editrice Queriniana/T.E.P.).

CAPITOLO 2

12 novembre 1951. Così si presenta a Piacenza la Nino Bixio, sede del Circolo Canottieri. Il peggio deve ancora venire (foto «Libertà»).

Il 14 novembre, a Pontelagoscuro, il Po ha superato di 4,30 metri il livello di guardia, altezza mai raggiunta da quando venne istituito il servizio di rilevamento.

La portata del fiume (la cui media si aggira sui 1400 mc al secondo) viene ora valutata in 10 mila.

Alle 19 e 30, improvviso, un boato, che si diffonde riecheggiando fino a chilometri di distanza, nel buio ormai fitto della notte. Lo sfondamento improvviso si è verificato in località Mercantone, nella zona di Occhiobello. Il buio impedisce di valutare l'entità del disastro, ma il fatto che all'idrometro di Pontelagoscuro il livello si sia abbassato di 2 metri dopo due ore, la dice lunga su quale sia la massa d'acqua che sta fuoriuscendo dalla falla.

Scene apocalittiche: nel ruggito delle acque si confondono le grida di chi ha cercato scampo sui tetti delle case, sulla sommità del terrapieno dove corre la strada statale, sulle cime degli alberi, e il muggito disperato dei buoi. Lungo tutte le strade della bassa padana si formano lunghe colonne di profughi.

È come il ripetersi di decine di Caporetto contemporanee e l'ira del Po fa più paura dell'esercito austriaco. Le vittime sono già decine. A Piacenza il fiume ha toccato la punta massima di metri 10,25.

Il 15 novembre, l'arrivo del giorno mostra in piena luce il dramma che si sta vivendo. Le falle aperte nella zona di Occhiobello sono tre, l'acqua che ne è fuoriuscita ha già sommerso 80 mila ettari di campagna, e continua ad uscire con una violenza indescrivibile: tremila mc al secondo.

Là dove c'era l'argine, su quella che era la strada statale, si sta vivendo un terribile dramma. Su un isolotto creatosi tra due delle tre falle, un moncone residuo di argine di non più di cinquanta metri di lunghezza, sono rimasti in trappola una ventina di contadini con i loro buoi tratti via dalle stalle. Tutti li vedono e nessuno può far nulla per loro. Si tenta, inutilmente, con dei natanti e anche con un elicottero. Il fiume dà l'impressione che, solo se volesse, potrebbe fare un sol boccone dell'isolotto con i suoi venti naufraghi. Passa il giorno, il buio della notte lo ingoia; non resta che attendere l'alba per rivederlo, se ci sarà ancora.

A Frassinelle, un autocarro con quaranta persone a bordo resta imprigionato dalle acque entrate nello spinterogeno. Una lunghissima agonia, per tutti, con l'acqua che sale un centimetro dopo l'altro lungo l'automezzo, fino a sommergerlo del tutto. Tutti i passeggeri vengono ghermiti dalla corrente. Si conteranno alla fine 32 morti. Chi si salva per la fortuna di vedersi passare vicino un tronco d'albero, maledirà questa «fortuna», come i fratelli Mario e Giovanni Bellinello che vedono annientare in un istante le proprie famiglie, cioè le mogli e, rispettivamente, 3 e 5 bambini.

Il 16 novembre, coloro che tutti, anche la stampa, hanno ormai indicato come «i condannati di Occhiobello», sono ancora là, ma l'isolotto sta per consumarsi del tutto. Alle 9 e 40, quasi una favola a lieto fine, un'imbarcazione dei

Ore 14 del 13 novembre 1951. Il grande fiume raggiunge a Piacenza il livello massimo di m. 10,25; il debole filo di luce che trapela dalle arcate indica che il Po ha quasi raggiunto le rotaie della ferrovia (foto «Libertà»).

vigili del fuoco di Ferrara riesce a raggiungerli e portarli in salvo.

Intanto, lo sfogo che le acque hanno trovato ha fatto perdere alla piena gran parte del suo vigore. Ferrara, con tutta la sua provincia, è salva grazie al sacrificio di Rovigo e del suo Polesine. Il grande lago formato dall'alluvione raggiunge Rovigo. Frenetica è l'opera di salvataggio. La definitiva salvezza è solo al di là dell'Adige, che in questa nuova Caporetto assume, nei confronti del Po, le stesse funzioni assolte 34 anni prima dal Piave verso l'esercito austriaco.

Il 17 novembre tutta Rovigo è allagata e viene dato l'ordine di sgombero. Gli sfollati dovranno convergere verso Boara Pisani, dove sono già pronte colonne di automezzi che li porteranno a Padova.

Il 18, la superficie coperta dalle acque alluvionali raggiunge la sua massima estensione. Il più grande fiume italiano ha raggiunto quello che lo segue subito dietro in graduatoria, l'Adige, e la furia sembra finalmente placarsi: l'alveo del fratello minore appare sufficiente a convogliare al mare l'eccesso di acque del Po. La superficie sommersa viene valutata in 1500 kmq.

I soccorsi sono già in pieno fervore: si calcola che almeno diecimila soldati vi siano impegnati, con molte migliaia di volontari di ogni categoria.

Le autorità governative stanno adottando i primi provvedimenti, quale l'estensione alle popolazioni alluvionate delle provvidenze riservate ai profughi di guerra.

I danni, ai primi di dicembre, non sono ancora quantificabili.

Intanto il «tam tam» delle invocazioni ha fatto il giro del globo e da tutto il mondo cominciano ad arrivare aiuti in denaro, anche dalla lontanissima Australia, dall'Argentina, dai paesi arabi. Alla fine si conteranno 62,5 miliardi di lire raccolti (dell'epoca).

Piano piano, si stendono i primi consuntivi che danno, in fatto di vittime, un quantitativo di 273 morti e 34 feriti. Sono dati che inducono ad una considerazione: un'alluvione è più fatale di una guerra. In quest'ultima, il numero dei feriti è sempre superiore a quello dei morti; l'alluvione, quando colpisce, lo fa quasi solo per uccidere.

Il totale degli sfollati, invece, sarebbe di quasi un milione e mezzo.

Anche il 1976 registrò una nuova alluvione, con fuoriuscita del Po dai suoi argini che costrinse ad un intervento di reparti militari, soprattutto per evacuazione di persone da cascinali allagati. Si rivelarono, nella circostanza, provvidenziali i lavori eseguiti alle arginature dopo l'alluvione del 1951.

«Piogge di straordinaria intensità su Piemonte e Liguria», annunciava il lettore delle previsioni del tempo, in televisione, la sera del 3 novembre 1994.

Per oltre due giorni, sulle due regioni si abbatté una quantità d'acqua mai vista e mai ricordata a memoria d'uomo. In sessanta ore caddero 600 millimetri di pioggia. Per fornire un concreto termine di paragone, basterà ricordare che

CAPITOLO 2

nella disastrosa alluvione di Firenze del 1966 ne erano caduti meno di 300 in quattro giorni.

Sul versante ligure, per la brevità dei fiumi di quella regione, l'acqua trovò presto riposo in mare; ma i primi due morti vennero contati proprio qui, nella valle del Roja.

Ben diversamente andarono le cose sul versante settentrionale dell'Appennino. Rapidamente tutti i corsi d'acqua si gonfiarono: il Po, le due Dore, la Sesia, il Ticino, la Scrivia, si alzarono rapidamente di livello e in più punti uscirono dagli argini. Ma chi doveva assumere il ruolo di mattatore, questa volta, era il Tanaro, con tutta la sua corte di affluenti e subaffluenti.

Sui giornali nazionali le notizie conquistavano la prima pagina, ma non i titoli di testa, il 6 novembre. Solo il 7 si cominciò a parlare di «catastrofiche alluvioni» con titoli a tutta pagina, fino all'11. Ripercorriamo, dalle pagine dei quotidiani, le vicende, come in una radiocronaca «giorno per giorno» (mutuando il titolo da una nota trasmissione sportiva).

5 novembre

I fiumi stanno straripando un po' ovunque, in Piemonte e in Liguria; si diffondono le prime notizie di vittime e di un treno deragliato per una frana; altre frane hanno bloccato dei pullman di turisti. A Venaria è crollata un'ala di un palazzo, per fortuna già evacuato. Si hanno notizie di ponti crollati e di strade interrotte.

I soccorsi sono già all'opera, tanto che due vigili, nel tentativo di raggiungere 12 persone rimaste isolate, vengono trascinati via col loro canotto e trovano salvezza soltanto raggiungendo a nuoto la camera da letto di due anziani coniugi al secondo piano di una casa.

6 novembre

Col trascorrere delle ore i contorni della tragedia si fanno più definiti. La conta delle vittime ha raggiunto quota 30. Dodici di esse sono state sepolte da una frana che ha fatto crollare un edificio a Varallo Sesia. Quattro morti a San Raffaele Cimena sotto le macerie di una villetta travolta da uno smottamento: miracolosamente illesa, tra le braccia della mamma che le aveva fatto scudo, verrà estratta la piccola Letizia Giraudo, di cinque mesi.

Orribile la fine di due sorelle, Loredana e Maria Teresa Ierinò, di 15 e 21 anni, a Crescentino: per sfuggire alla furia del Po, avevano trovato rifugio su un albero, e qui erano state raggiunte dai vigili del fuoco; erano già sul canotto che le stava portando in salvo, quando questo si è rovesciato, forse speronato da un tronco; sotto gli occhi degli oramai impotenti soccorritori, le due povere giovani sono state inghiottite dai vortici.

Molti i dispersi, destinati ad incrementare la conta delle vittime.

Diluvia ancora. La furia del Tanaro ha devastato Asti e, poche ore dopo, Alessandria. I senzatetto sono già migliaia. Le attività produttive della regione hanno subito un colpo mortale: la Ferrero, ad Alba, è sotto un metro e mezzo d'acqua e, come essa, sono state devastate tutte le fabbriche, i negozi, le case, gli ospedali.

Verso est, l'alluvione si è estesa al piacentino, dove sono straripati il Trebbia e il Nure.

7 novembre

Il maltempo concede un momentto di tregua, ma si prevede una recrudescenza. Ora si tiene sotto osservazione l'ondata di piena.

La conta dei morti ha toccato quota 53. Tante le strade interrotte, i ponti crollati; migliaia gli evacuati. I danni si valutano in parecchie migliaia di miliardi. Alessandria è a terra, Asti è solcata da voragini. Cuneo è la provincia che lamenta più vittime (27) e Alba continua a restare isolata e irraggiungibile, sommersa da un mare di fango.

A Piacenza l'idrometro ha segnato un livello massimo di 9,88 metri, appena 37 cm. meno del 1951. Ora il pericolo viaggia verso la foce.

Col ritiro delle acque appaiono scene allucinanti: migliaia di bovini annegati nelle stalle, distruzione nelle case e nelle fabbriche; fango e fango ovunque, ma tutti sono già all'opera per rimuoverlo. Migliaia di giovani volontari sono affluiti da tutto il Paese. I reparti militari sono tutti mobilitati.

8 novembre

Le cifre dell'alluvione si fanno più precise: 60 le vittime già accertate, 6 mila i senzatetto, 10 mila miliardi di lire i danni; gravissimi quelli al patrimonio zootecnico e agricolo. Ancora numerosi i comuni e le frazioni isolati e privi di acqua e di elettricità.

Si apprendono notizie spicciole di drammi dispersi, come quella di un uomo rimasto per otto ore su un albero fi-

Dopo l'ondata di piena del novembre 1994, solo morte e rovine. Ponte crollato sul fiume Orco tra Foglizzo e San Benigno Canavese (foto A. Traini).

La rete viaria del Piemonte è fortementte compromessa: frana a Diano d'Alba (foto A. Traini).

no a che, cedendo allo sfinimento, è caduto ed è stato trascinato via dal Tanaro; o dell'anziana donna travolta mentre cercava di mettersi in salvo stringendo la borsetta con i risparmi di una vita; o dell'altra anziana che, atterrita dal fragore della piena in arrivo, anziché rifugiarsi nei piani alti, era fuggita in strada, dove era stata ghermita dalla corrente.

9 novembre

L'onda di piena viaggia a 3 km/h ed ha una lunghezza di 30 chilometri. Ha già superato il mantovano. Il timore più ricorrente è che l'alta marea dell'Adriatico le impedisca il deflusso, con conseguenze imprevedibili. Il numero dei morti accertati è salito a 63.

Un ponte è crollato sull'Adda, trascinando un furgone e i suoi occupan-

CAPITOLO 2

ti, un fratello e una sorella, che sono riusciti a salvarsi.

Dove le acque si sono ritirate, appaiono paesaggi irreali, nei quali spesso non si riconosce più nulla di ciò che c'era prima.

10 novembre

L'angoscia viaggia ora nel ferrarese: l'onda sta per transitare ed ha ricominciato a piovere. Il mare, per fortuna, riceve bene, ma basterebbe un po' di scirocco per frenare il deflusso. E poi ci sono i fontanazzi, incubo diffuso e costante. Si teme per la resistenza degli argini, sottoposti ad una pressione così prolungata.

I morti sono saliti a 64 (che resterà il numero definitivo). Il ministro degli Interni promette: per Natale, tutti a casa.

Attività dei reparti automobilistici

Riferire la portata degli interventi dei reparti del Corpo Automobilistico in occasione delle alluvioni più remote tra le cinque di cui abbiamo riportato la cronaca è ovviamente compito disperato, oltreché fatica priva di significato.

In occasione dell'alluvione del 1907, si può escludere la presenza, tra i soccorritori, di personale del Corpo, data la consistenza numerica dei reparti dell'epoca (in pratica, c'era la sola Sezione Automobilistica presso il genio ferrovieri di Roma).

Le cronache del 1926 parlano genericamente di interventi di militari frammisti alle schiere di soccorritori. Logicamente, la parte preponderante spetta ai componenti del genio pontieri di Piacenza, i più adatti ad intervenire nello specifico tipo di calamità. Oltretutto, l'alluvione ebbe durata troppo breve per richiamare l'intervento di reparti automobilistici lontani.

Pertanto, la nostra analisi si trasferirà direttamente alle alluvioni del dopoguerra.

Alluvione del 1951

Non esisteva, all'epoca, una Protezione Civile quale oggi viene concepita, ufficialmente organizzata e, almeno teoricamente, pronta a intervenire alle prime avvisaglie di una calamità. Anche a quel tempo, tuttavia, era ben radicata nella Forza Armata la coscienza dei propri doveri nei confronti della popolazione, qualunque fosse il pericolo incombente e il nemico da fronteggiare.

A soccorrere le popolazioni disastrate del Polesine furono chiamati ad intervenire pressoché tutti gli autoreparti presenti nella Regione Militare nord-est, ma il compito del coordinamento venne affidato al V° Autogruppo di Montorio Veronese, allora al comando del maggiore Agostino Sordi. I lettori ricorderanno quest'ufficiale già protagonista, col grado di capitano, nella campagna d'Albania e in quella di Russia, e che i testimoni definiscono con diversi aggettivi, quali «terribile, tremendo...», tutti volti comunque a mettere in rilievo la sua estrema severità.

Non è stato possibile, tuttavia, ricostruire i particolari relativi all'intervento. Le memorie storiche oggi giacenti presso i reparti automobilistici non comprendono quasi mai l'anno in questione, ma prendono il via a partire da una quindicina di anni più tardi e, in ogni caso, difficilmente riferirebbero quegli episodi che potrebbero fornire materiale per la stesura di buone pagine di documentazione.

Quelle del Battaglione Logistico «Trieste», disciolto nel 1991, parlano di un concorso di 1 sottufficiale e di 4 autieri, che intervennero con uno Spa Dovunque 41/50. A questi cinque personaggi, di cui non viene riportato il nome, venne consegnato un attestato di benemerenza da parte del VI CMT, attestato che si presume sia stato consegnato a tutti i militari dell'Emilia Romagna intervenuti. Una partecipazione di personale e mezzi che ci appare, invero, eccessivamente contenuta, ove si consideri che il reparto era stanziato in una delle regioni più direttamente colpite. Per fare un doveroso confronto, si pensi che in occasione dell'alluvione del novembre 1994 il Battaglione Logistico «Friuli», subentrato nella stessa sede al «Trieste», inviò un nucleo soccorso in Piemonte, e addirittura un'intera compagnia a Pontelagoscuro, pronta ad intervenire qualora il fiume avesse dato corso alla sua minaccia.

Non è stato neppure facile reperire testimoni diretti. Rimandiamo pertanto all'appendice «Ascoltando chi c'era» per far conoscere, dalla viva voce del più valido di essi, la cronaca e le emozioni vissute da quanti vennero inviati a prestare i soccorsi alle popolazioni sinistrate.

Per quanto riguarda l'alluvione del 1976, alcuni testimoni diretti assicura-

no che essa non ebbe nulla da invidiare alle altre, in fatto di violenza e quantità di acqua convogliata dal Po in piena. Tra gli interventi effettuati dai reparti automobilistici, citeremo quello del V Autogruppo di Corpo d'Armata di Treviso il quale – riferisce il suo comandante dell'epoca, tenente colonnello Giannino Garbelotto – venne impiegato in località Cavanella. L'Autogruppo era appena rientrato dopo mesi di lavoro trascorsi a soccorrere i terremotati del Friuli, quando venne chiamato ad assolvere a questo nuovo e diverso impegno. Si cercò soltanto di affidare l'incarico a quei reparti che erano stati meno impiegati.

L'opera dei militari fu rivolta all'evacuazione di persone, al recupero di carogne dalle stalle nelle quali dovettero entrare trascinandosi con il fango fino alla cintola, e al recupero e trasporto di masserizie. Vennero effettuati più viaggi, da Treviso al Polesine e, nel corso di uno di questi, a causa delle strade interrotte che costrinsero a qualche deviazione, un automezzo precipitò in un canale: gli uomini si salvarono a nuoto, ma tutto il materiale trasportato andò perduto.

Altre notizie relative a questo intervento vengono rinvenute sulle pagine delle memorie storiche del 14° Battaglione Trasporti «Flavia» di Montorio Veronese, dove si legge che il 15 luglio del 1976 l'allora 14° Autogruppo di Manovra «Flavia» sostituì la Compagnia Genio in quanto gli autieri vennero ritenuti più adatti dei genieri, in caso di evacuazione. I militari (1 ufficiale, 1 sottufficiale, 20 militari di truppa) si prodigarono generosamente insieme agli uomini del Genio Civile nell'opera di consolidamento delle banchine marginali in procinto di cedere.

Dopo queste notizie che – lo ammettiamo – peccano di approssimazione e stringatezza, passiamo a riferire nel dettaglio l'attività dei reparti automobilistici in occasione dell'avvenimento più recente.

Alluvione del 1994

Le prime unità chiamate ad intervenire, fin dal primo profilarsi della minaccia, furono ovviamente quelle con sede nel territorio.

Il *Battaglione Logistico «Taurinense»*, di stanza a Rivoli, comandato dal tenente colonnello Rosilio Maggi, era stato allertato dal Comando della stessa Brigata, che ha sede in Torino, caserma «Monte Grappa».

Già nella mattinata del 6, domenica, mentre ancora imperversava il nubifragio, un certo numero di mezzi partiva per recarsi a recuperare soldati della compagnia genio che a loro volta si erano mossi in precedenza per andare a fornire i loro mezzi speciali per le esigenze dell'alluvione. Il lunedì 7, altri automezzi partivano per recarsi a Roasio, presso il locale deposito di commissariato, a prelevare 6 cucine rotabili. Contemporaneamente, un'autobotte con acqua potabile veniva inviata ad Alba.

Il Comando Brigata emanava successivamente l'ordine di tenere a disposizione, 24 ore su 24, 2 ufficiali, 2 sottufficiali e 50 militari di truppa. Il personale restò in attesa di ordini fino a tutto il giorno 9, mercoledì, senza mai lasciare la caserma. Soltanto la sera dello stesso giorno giunse l'ordine di recarsi, l'indomani, a prendere disposizioni presso il 2° Reggimento Alpini, a Ceva; disposizioni che si concretizzarono nella fornitura di 2 ufficiali e 30 militari di truppa per le esigenze di due paesini del cuneese: Lisio e Viola, situati a circa 30 chilometri da Ceva. Divisi in due aliquote di pari entità, gli uomini si diressero verso le due località, tra loro contigue.

Le strade, per fortuna, erano ancora transitabili; solo un breve tratto, lungo l'itinerario, era franato, ma non in misura tale da impedire il passaggio.

Il torrente che aveva causato danni nella zona interessata era il Mongio, modesto subaffluente del Tanaro, abitualmente innocuo, ma che nella circostanza si era preso la soddisfazione di atteggiarsi a fiume di prima grandezza. Ora le acque si erano ritirate ed avevano lasciato uno spettacolo allucinante: alberi sradicati lungo tutto l'alveo, smottamenti ovunque; in un certo punto avevano fatto appena in tempo a spostare un palo della luce, prima che esso venisse trascinato via.

A Lisio c'era un edificio addirittura spaccato a metà nel senso dell'altezza, con tutto l'interno in piena luce, come si vede in certi modellini di casa per bambole.

Gli uomini, giunti sul posto, vennero messi a disposizione dei sindaci che subito rappresentarono le esigenze delle comunità da essi presiedute. Le operazioni presero immediato avvio, sotto la direzione di un brigadiere dei carabinieri e di un agente forestale.

CAPITOLO 2

Si trattava di lavoro manuale, crudamente e brutamente manuale, non essendoci strade idonee al transito delle macchine operatrici; ma l'autiere, quando occorre, lascia il volante e afferra il badile.

A Viola, il pericolo maggiore era costituito da una frana che era scivolata verso il paese e la cui massa fangosa si era arrestata a ridosso delle pareti di un albergo. Con lavori eseguiti tutti ed esclusivamente a mano, vennero scavati dei condotti nella massa di terra, dove vennero infilati dei tubi con funzione di drenaggio dell'acqua che altrimenti avrebbe fatto scivolare ancora di più la frana, con aumento di pressione sull'edificio e conseguente rischio che esso venisse spazzato via.

Il lavoro non si interrompeva neppure di notte, essendovi necessità di continue ispezioni, tese ad esaminare l'evolvere della situazione. Ogni due o tre giorni passava un geologo a saggiare le condizioni del terreno. Il lavoro si sarebbe rivelato utile e l'albergo venne salvato.

A Lisio, il compito più gravoso fu invece quello di sgomberare dal fango una macelleria. Anche qui si trattò di un'operazione effettuata tutta a forza di braccia. Alla fine il proprietario rivelò ai soldati la quantità di fango da essi sgomberato: 600 mc!

Lo stesso macellaio aveva subito enormi danni, con la perdita di un capannone del quale era rimasto soltanto il pavimento di cemento. Ammirevole, tuttavia, il comportamento tenuto da questa persona che, mentre tutto ciò accadeva, aveva avuto il sangue freddo di filmare l'intera scena con la propria telecamera. Il filmato sarebbe poi stato trasmesso in un servizio del telegiornale di Canale 5.

Le operazioni iniziavano tutti i giorni alle 7 e 30, ora alla quale il personale si recava sul posto di lavoro ad attendere l'arrivo del brigadiere e del forestale. Gli spostamenti avvenivano con gli stessi mezzi del battaglione; i contatti con il campo base di Ceva venivano tenuti a mezzo radio.

Per l'alimentazione del personale veniva provveduto con prelevamento di viveri presso il campo base e confezionamento dei pasti presso un ristorante. Per riposare, si dormiva in sacchi a pelo nei locali del comune. Lo stop alle operazioni giornaliere veniva dato solo dal sopraggiungere del buio.

L'impegno di tutti fu veramente encomiabile, poiché ognuno avvertiva la necessità del proprio apporto e si sentiva gratificato dalla sensazione di fare qualcosa di veramente utile. Sintomatico l'episodio del soldato che venne raggiunto dalla notizia della morte della nonna mentre era impegnato nei soccorsi: invitato a prendersi una breve licenza per partecipare ai funerali, egli vi rinunciò, per non far perdere il proprio contributo di fatica.

Il personale rimase sul posto per 13 giorni ed andò via soltanto dopo esplicita dichiarazione dei sindaci di non aver più bisogno della collaborazione dei soldati.

Anche il *Battaglione Logistico «Cremona»*, con sede a Venaria (TO), comandato dal tenente colonnello Domenico Marfè, entrò immediatamente in azione al manifestarsi dell'emergenza, svolgendo soprattutto quella che è stata da sempre l'attività precipua del Corpo, il trasporto.

Un'autocolonna di 18 ACM venne subito inviata a prelevare materiale (in particolare brande e coperte) dai magazzini della Protezione Civile di Torino per recapitarli presso la Prefettura di Pavia, dove il Ticino stava suscitando serie apprensioni.

Nella giornata di domenica 6 novembre, 2 cucine da campo con relativi automezzi e personale vennero inviati a Cerro Tanaro e Rocchetta Tanaro, dove rimasero per quasi un mese.

Come abbiamo riferito in cronaca, numerosi comuni erano rimasti privi di energia elettrica; per conseguenza, tra le attrezzature più richieste vi furono i gruppi elettrogeni; il Battaglione ne fornì due: uno al comune di Forno Canavese e uno ad Alba. Cessata la prima emergenza, con la riattivazione delle linee elettriche, entrambi vennero ritirati.

Un motosollevatore venne fornito al Centro Rifornimenti di Commissariato (Ce.Ri.Co.) di Alessandria, pesantemente disastrato.

Giornalmente, inoltre, era un continuo viavai di automezzi che prelevavano dai Ce.Ri.Co. di Milano e di Candiolo materiali (stivali, guanti, uniformi da combattimento, impermeabili da campagna, ecc.) per recapitarli sia al personale dello stesso Battaglione impegnato nelle operazioni di risanamento, sia a quello di altri reparti o di associazioni di volontariato. L'attività di trasporto e di distribuzione si estese anche a materiale prelevato dal genio, anch'esso particolarmente prezioso nel-

la circostanza: si trattava, oltre che di attrezzature più complesse, delle solite pale, dei soliti picconi che, per quanto la tecnologia si spinga sempre verso più elevati livelli di sofisticazione, nelle circostanze più critiche si rivelano sempre i più preziosi, i più pratici, i più affidabili.

La stessa sede del reparto venne interessata da pressanti incombenze direttamente connesse con l'emergenza. Presso i suoi locali venne ospitato, per un paio di giorni, prima del suo smistamento verso le località di destinazione, il 32° Reggimento Carri «Ariete». A favore dello stesso Reggimento, come pure dell'82° Rgt. Ftr. «Torino» e del 2° Bersaglieri «Governolo», il Battaglione effettuò rifornimenti a domicilio di carburanti e parti di ricambio per automezzi.

Presso il *33° Reggimento Logistico «Ambrosiano»* (comandante, il colonnello Mario Righele), che ha sede presso la caserma «Montello» in Milano, fin dalle prime notizie diffuse dai telegiornali, tra la sera del 6 e il mattino del 7 novembre, era stata allertata un'unità a livello plotone trasporti, pronta a partire in qualsiasi momento, su chiamata. L'attivazione giunse invece il giorno 11, verso le 14.

D'istinto, può apparire paradossale che un reparto militare si muova soltanto a quattro giorni di distanza dal disastro; il sentimento vorrebbe infatti che esso si trovi sul posto già all'istante stesso del suo verificarsi. Razionalmente, si dovrà invece convenire che, sul momento, ben poco aiuto è possibile apportare. Spesso, anzi, l'afflusso massiccio e scoordinato di soccorritori contribuisce soltanto ad acuire i problemi.

Nel caso dell'alluvione in questione, nelle prime ore gli unici strumenti utili erano forse le imbarcazioni dei vigili del fuoco. Diciamo «forse» perché... chissà se quelle due povere sorelle di Crescentino, già in certo qual modo al sicuro su un albero, oggi sarebbero ancora vive se il loro recupero fosse avvenuto qualche ora più tardi, anziché nel momento di massima furia delle acque?

Un reparto militare che ha nel trasporto la più importante delle sue funzioni deve muoversi a ragion veduta e dopo un rapido ma attento esame delle necessità e delle difficoltà.

Al 33° era stato assegnato il compito di costituire un Centro Raccolta e Smistamento Materiale di Soccorso della Croce Rossa, nella zona di Vercelli.

Nello stesso pomeriggio del giorno 11 un elicottero si levò in volo con a bordo il vice comandante del Reggimento, tenente colonnello Garrisi, per individuare dall'alto la zona più adatta allo schieramento del Centro, zona che venne individuata nell'aeroporto Del Prete.

Alle 20, un'autocolonna di 40 automezzi di vario tipo (ACM, ACP, AR, motosollevatori, ecc.) sfilava dalla porta carraia della «Montello». A bordo, 7 ufficiali, 10 sottufficiali, 110 militari di truppa. Comandante dell'aliquota, lo stesso tenente colonnello Garrisi. Verso mezzanotte Vercelli era raggiunta e gli uomini vennero accasermati in locali forniti dal 131° Reggimento Artiglieria.

L'indomani, 12 novembre, prendevano avvio le attività di trasporto. Si trattava, come detto, di materiali che affluivano alla Croce Rossa da tutto il territorio nazionale, su iniziativa di associazioni, di ditte, di singoli privati. Materiali di ogni genere, dalle coperte, ai capi di vestiario, ai viveri, all'acqua minerale, ai medicinali. La generosità degli Italiani si manifestava ad ogni livello. Nella montagna degli aiuti, si riconoscevano anche singoli e semplici sacchetti della spesa, con dentro un po' di tutto, acquistati da anonimi cittadini che intendevano in tal modo esprimere la loro solidarietà. Nel primo viaggio, 5 autocarri si recarono presso la sede della Croce Rossa di Lodi a prelevare materiale che venne scaricato a Vercelli. Dall'inizio, e fino al 20 dicembre, il prelevamento sarebbe avvenuto sempre presso la stessa sede di Lodi.

L'aspetto più significativo e più rilevante della missione era tuttavia quello della distribuzione; il rapporto tra i mezzi destinati alla distribuzione e quelli inviati al prelevamento era infatti mediamente di 4 a 1. Il motivo era semplice: l'afflusso degli aiuti avveniva per lo più con trasporto a carico degli stessi donatori, la distribuzione era invece a carico dei soli mezzi del Reggimento. Solo in un'occasione gli automezzi militari si recarono a prelevare alla sorgente. Una ditta di Cesena aveva messo a disposizione 6 tonnellate di corn flakes, ma non aveva mezzi disponibili per il trasporto. Furono necessari ben 6 ACP; un numero apparentemente esagerato, se si considera che per sei tonnellate sarebbe sufficiente un solo autocarro; spiegabile invece, ove si con-

CAPITOLO 2

sideri l'estrema leggerezza del tipo di merce trasportata e, per conseguenza, l'enorme ingombro.

La distribuzione avveniva attraverso un meccanismo molto semplice. La competenza dell'inventario degli aiuti in afflusso era della Croce Rossa, che provvedeva ad assumerli in carico e ad approntare la documentazione necessaria. In attesa della distribuzione, il materiale veniva immagazzinato dentro capannoni dell'ALE, integrati da 15 tende di grandi dimensioni.

I sindaci dei comuni sinistrati rivolgevano le loro richieste alle prefetture di competenza e queste le inoltravano alla C.R.I. Si trattava di richieste spesso diversificate da paese a paese; per esempio, ad Alba, che aveva subito un grave guasto all'acquedotto, venivano inviati 209 mila litri d'acqua minerale al giorno.

Ogni mattina partivano i conduttori, con i loro automezzi carichi, per raggiungere le località loro indicate di volta in volta dai rappresentanti della C.R.I. Sul posto, la consegna avveniva ai sindaci o ai rappresentanti della stessa Croce Rossa; sempre, comunque, ad organi istituzionali, mai a privati.

Di regola, una sola giornata era sufficiente per effettuare il viaggio di andata, scaricare e tornare in sede. La cosa non era fattibile con alcuni paesini dell'Appennino cuneese. In questi casi, personale e mezzi pernottavano presso la caserma più vicina, per rientrare il giorno successivo.

Dal 20 dicembre, cessarono i prelevamenti e continuarono le sole distribuzioni, con ritmi ovviamente sempre più blandi, per il progressivo allontanamento dell'emergenza e la riduzione del flusso di aiuti. Particolarmente ridotta fu l'attività a ridosso delle festività natalizie.

Ogni giorno, tutta l'attività svolta veniva monitorizzata, viaggio per viaggio, carico per carico. Alla fine le statistiche parleranno di 1500 tonnellate trasportate, con una percorrenza di 120 mila chilometri. Il tutto, e la cosa non è di poco conto, senza il minimo incidente, nonostante lo stato delle strade. Ogni giorno, tuttavia, alla partenza delle colonne, era per tutti un patema d'animo continuo, che si smorzava solo quando, la sera, al rientro, i vari conduttori fornivano assicurazione che tutto era andato per il meglio; e questo avveniva tutti i giorni, per tutta la durata della missione.

Fra i trasporti più significativi effettuati dal Reggimento, va segnalato quello del materiale per la costruzione del ponte Bailey a Monesiglio, lo stesso ponte che fu per qualche giorno al centro delle attenzioni della cronaca per un episodio singolare. Ottenuto attraverso una azione incisiva del sindaco, che era ricorso perfino allo sciopero della fame, era stato montato dai pontieri del genio. Erano trascorsi pochi giorni e, benché fosse ben visibile al suo imbocco il cartello indicante la portata, un camionista incauto vi transitava sopra con un autotreno dieci volte più pesante del consentito col risultato, logico, di farlo crollare.

Il comportamento dei militari, per tutta la durata della missione, fu veramente encomiabile: morale sempre altissimo, nessuno pose mai limiti alla propria fatica e nessuno frappose mai la minima obiezione all'assolvimento dei compiti più gravosi. Tutto questo non faceva che rinnovare la tradizione instaurata da quanti, prima di loro, indossarono la stessa divisa fregiandosi delle stesse mostrine e che la stessa generosità dimostrarono in analoghe difficili circostanze.

Impegnato fin dai primissimi momenti dell'alluvione fu invece il *1° Battaglione Trasporti «Monviso»*, che ha sede presso la Caserma «Angelo Pugnani» (glorioso nome nella storia del Corpo Automobilistico) in Torino.

Quasi tutti i suoi effettivi, in varia misura e a vari livelli, vennero direttamente impiegati nel corso dell'emergenza, a cominciare dal suo comandante, il tenente colonnello Franco Petti. A due mesi dall'alluvione c'erano ancora suoi uomini distribuiti nei luoghi più duramente colpiti.

Il giorno 6 novembre, dalla sala operativa della RMNO, giungeva la notizia che buona parte del territorio della Regione Piemonte, e in particolare delle province di Torino, Asti e Alessandria, aveva subito danni da inondazione. Le notizie immediatamente successive non facevano che creare un quadro decisamente allarmante circa le conseguenze che l'evento aveva prodotto e che avrebbe potuto ulteriormente produrre sulla popolazione.

Immediatamente veniva costituita una «cellula operativa» presso il Comando di Battaglione a diretto contatto, 24 ore su 24, con la sala operativa del Comando RM, dalla quale riceveva le attivazioni che di volta in volta si rendevano necessarie.

Sembra un paradosso eppure, nel pieno di un'emergenza originata da un eccesso d'acqua, il bene di primaria importanza diviene l'acqua stessa (quella potabile ovviamente). Un'autobotte del 1° Battaglione Trasporti «Monviso» distribuisce acqua agli abitanti di Foglizzo (foto A. Traini).

Una delle prime attività di soccorso fu l'invio di autobotti per trasporto di acqua potabile nei comuni dove l'emergenza idrica era maggiormente sentita. Il tempo necessario a riempire le cisterne ed il mattino stesso del 6 novembre lasciavano il Battaglione l'F/190 autobotte da 8000 litri ed una cisterna da 6000 litri caricata su autocarro che prendevano la via di Foglizzo (TO), Ceva (CN), San Giorgio Canavese (TO), Alba (CN).

La prima grossa difficoltà, per il Comando del reparto, derivò dalla precarietà dei collegamenti telefonici, essendo estremamente difficile, nei primi giorni, ricevere notizie o trasmettere ordini agli equipaggi.

Nello stesso pomeriggio del 6 giungeva la notizia che la diga sita in località Pralormo minacciava di cedere e veniva richiesto l'invio sul posto di un nucleo di autocarri. La scelta dell'ufficiale cadde sul sottotenente Foccillo il quale, rintracciato presso la propria abitazione, rientrava in caserma e alle 18 si metteva alla testa di cinque autocarri e dieci militari, dirigendosi a Pralormo, non prima di aver ricevuto dal suo comandante adeguato indottrinamento circa la delicatezza e pericolosità della missione.

L'impegno maggiore per il reparto, in fatto di uomini e mezzi impiegati, venne richiesto il giorno successivo, quando giunse notizia che il 1° Reparto Rifornimenti di Alessandria era stato completamente sommerso da circa tre metri di acqua e fango. Solo dopo due giorni tuttavia, cioè dopo che il livello dell'acqua era sceso in misura tale da rendere accessibile il comprensorio, fu possibile inviare 1 ufficiale, 1 sottufficiale e 32 uomini di truppa.

Merita riportare nei dettagli gli interventi sopra accennati, attingendo i particolari dalle testimonianze dirette di alcuni protagonisti che, isolati o al comando di piccole unità, portarono il loro contributo al fiume dei soccorsi.

Il sergente Andrea Traini, già alle 7 e 30 del mattino della domenica dell'alluvione, era stato allertato affinché preparasse l'F/190 autobotte e si tenesse in condizione di partire alla prima chiamata, la quale non si fece attendere. Alle 10 e 30 riceveva infatti l'ordine di portarsi a Foglizzo, nella stessa provincia, a nord-ovest di Torino, dove un guasto all'acquedotto aveva lasciato privi di acqua potabile tutti gli abitanti.

Un calvario, arrivare sul posto. Il ponte con cui la statale superava il fiume Orco era crollato, sì che fu necessario portarsi sull'autostrada. Saltando dall'autostrada alla statale e viceversa,

CAPITOLO 2

ci vollero 4 ore per coprire i 30 chilometri che separano Foglizzo dal capoluogo regionale.

Le autorità comunali – sindaco in testa e collaboratori – erano tutte in trepida e impaziente attesa. Singolare come, nei momenti di maggior ansia, una battuta sia sufficiente a sdrammatizzare l'atmosfera e a riportare la serenità. Alla vista dell'automezzo militare: «Fermate tutto! – ordinò il sindaco – è arrivato l'Esercito!» (L'Esercito = 1 autobotte, 1 sergente, 1 soldato).

Pur sotto l'imperversare del diluvio, la popolazione si mise in disciplinata attesa sulla piazza, a far la fila dietro l'autobotte, ognuno munito di un recipiente. E subito, la prima difficoltà. L'autobotte non era dotata di rubinetti e il getto del suo bocchettone di scarico era assolutamente sproporzionato al diametro della bocca dei contenitori.

Sorto il problema, trovato il rimedio, il più artigianale, rustico, ma efficace possibile. Dal portellone superiore vennero calati dentro la cisterna numerosi tubi di plastica, o di gomma, di quelli comunissimi usati per innaffiare i giardini; un'aspirata a pieni polmoni come si usa quando si travasa il vino e ogni tubo prese a distribuire l'acqua con un getto proporzionato alla bisogna.

Soddisfatte le prime necessità, nei giorni successivi l'autobotte continuò la distribuzione, sia direttamente alla popolazione col solito sistema del sifone, sia con il bocchettone dell'automezzo quando si trattava di riempire contenitori di maggior dimensione, quali botti, serbatoi, ecc.

L'acqua veniva prelevata presso il vicino comune di Montanaro e qui stava una (apparente) assurdità. Questo secondo comune era stato completamente devastato da un fiume di acqua e fango di un metro e mezzo di altezza (si era salvata soltanto la caserma dei carabinieri, posta in posizione sopraelevata), ma il suo acquedotto si era preservato intatto. Al contrario quello di Foglizzo che, essendo a maggior altitudine, era stata del tutto risparmiata, era inutilizzabile: dai rubinetti usciva soltanto un liquido dal poco rassicurante color marrone.

L'autobotte restò a Foglizzo per una settimana, fino a quando cioè la U.S.L. non diede il suo benestare al ritorno dell'acqua alla potabilità.

Per tutto questo periodo il personale del «Monviso» fu ospitato presso il comune, dove riposava su brandine nell'ufficio della guardia comunale, mangiando in trattoria. L'ospitalità del paese, nei confronti dei due militari, fu eccezionale. Per tutta la settimana non riuscirono a spendere una lira. Venne perfino loro impedito di consumare i panini che si erano portati al seguito dalla caserma, per fruire invece dei pasti caldi al ristorante e di colazioni gratuite al bar. Perfino il giornalaio della piazza offrì loro la lettura gratuita di tutti i giornali e le riviste esposti in vendita. Tutti i giorni, alle quindici, giungeva una signora a servire un caffè fumante.

Già dal martedì, con la riapertura della viabilità, gli abitanti di Foglizzo poterono ricominciare e rifornirsi di acqua minerale a Torino, mentre quella dell'autobotte veniva impiegata per altri usi domestici. Il paese era piccolo e un'autobotte era sufficiente per i bisogni di un'intera giornata.

Dopo una settimana, l'autobotte venne spostata a Cortemiglia, nella provincia di Cuneo. Area devastatissima, senza un paragone possibile con la precedente. Nell'unità di crisi, per l'Esercito operava un capitano degli alpini, in coordinamento con Vigili del Fuoco, Polizia, Corpo Forestale.

Una disgrazia funestò la squadra dei soccorritori proprio in quei giorni: un operaio dell'ENEL, incautamente avventuratosi da solo su un palo, era rimasto folgorato ed era caduto al suolo, dove era rimasto per venti minuti prima che qualcuno si accorgesse – troppo tardi, purtroppo – dell'incidente.

A Cortemiglia però l'autobotte venne poco utilizzata in quanto, essendo franata una strada sotto il peso di un'autobotte dell'Aeronautica Militare, con grosse difficoltà per il suo recupero, il transito era possibile solo per i mezzi più leggeri del Corpo Forestale.

Dopo qualche giorno il sergente venne inviato ad Alba, in quei giorni tanto affollata da soccorritori, specie volontari, che non vi era più posto negli alberghi.

I problemi di questa cittadina erano di ordine diverso. Occorreva molta acqua anche qui, ma soprattutto per ripulire le strade e le case dal fango. Ogni mattina, quindici autobotti partivano per Monteu e Monticelli, alcune a caricare acqua potabile, altre acqua per il lavaggio.

Il servizio del sottufficiale continuò per vari paesi del canavese, con spostamenti da un comune all'altro a seconda di dove più veniva sentita la necessità, fino al 10 dicembre, quando giunse l'ordine di rientro.

Fra le caserme più disastrate va annoverata la «V. Artale», di Alessandria, sede del 1° Reparto Rifornimenti. L'ondata di piena ha spazzato via il muro di cinta a partire dalla colonna che fa da stipite al cancello d'ingresso (foto L. Ingrosso).

Il sergente maggiore Lanfranco Ingrosso ci relaziona invece sui soccorsi prestati da un consistente nucleo del Battaglione, composto da 1 ufficiale, 2 sottufficiali e 32 militari di truppa (tra cui una decina di conduttori), agli ordini del sottotenente Alessandro Russo, alla caserma «Artale» sede del 1° Reparto Rifornimenti ad Alessandria, che era stata orribilmente disastrata. La corrente di un abitualmente modesto corso d'acqua che corre nei pressi aveva demolito e spazzato via per centinaia di metri il muro di cinta e il fango era entrato ovunque, sfondando porte, svellendo finestre e trascinando con sé tutto ciò che era conservato all'interno dei magazzini. Neppure un bombardamento, per quanto violento, sarebbe riuscito a provocare tanta distruzione. Ormai, anche presso le autorità competenti si parlava apertamente di una soppressione dell'ente, giudicato irrecuperabile.

Ciononostante tutti – dipendenti dello stabilimento e soccorritori – si rimboccarono le maniche. Gli autieri del Monviso misero subito mano alla delimitazione del perimetro dell'infrastruttura, sostituendo il muro crollato con un rotolo di concertina, abbinata ad una rete di plastica rossa. Operazione semplice, in apparenza, eppure irta di trabocchetti e di insidie tanto che non fu possibile effettuare lo stendimento lungo l'esatta linea prima seguita dal muro. La corrente dell'alluvione, infatti, aveva provocato danni non solo in superficie, ma anche in profondità, generando delle bolle d'aria nel terreno dentro le quali si correva il serio rischio di venir risucchiati. La concertina venne applicata, con funzione antisciacallaggio, anche attorno ad una casa adiacente.

In quei giorni, con il ritorno del torrente agli abituali livelli, riaffiorò il cadavere di una donna. Era stata trascinata via dalla corrente, dopo essere stata strappata dalle mani del fratello che aveva invano tentato di trattenerla, alcuni chilometri più a monte, ed il suo corpo si era incagliato lì, a pochi passi dalla caserma. Era sulla sponda opposta, dalla quale era però impossibile la discesa sul greto del torrente, mentre da quest'altra parte l'avvicinamento era ostacolato da uno spesso, vischioso e insidiosissimo strato di fango. Si tentò con un M 113 che però rimase intrappolato. Fu allora disposta una passerella di tavole sopra il fango stesso, attraverso la quale venne avvicinata una bara dove il cadavere venne chiuso, per esser poi condotto via su una AR.

Terminato il lavoro di stesura della concertina, si pose mano allo sgombero dal fango di tutti gli uffici della Di-

CAPITOLO 2

Una spessa coltre di fango copre i piazzali e i cortili della Caserma «V. Artale» (foto L. Ingrosso).

rezione e al recupero di ordigni e materiale vario dai campi circostanti. Tutto ciò che la corrente aveva strappato dai magazzini era stato disseminato parte nei dintorni e parte trascinato chissà dove, forse fino al Po, o fino al mare (chissà che un giorno qualche pescatore dell'Adriatico non possa ritrovare nella sua rete anche un cinturone o una maschera antigas).

Qualche contadino si era ritrovato delle bombe in mezzo ai campi, sì che si dovette cercare di recuperare quanti più ordigni possibile, tra il fango che avvinghiava, risucchiandoli, i piedi degli operatori ed entrava, da sopra, fin dentro gli stivali.

Il materiale delle trasmissioni e quello NBC, una volta recuperato, venne accantonato presso la 1ª SARE di Torino.

Tutto il personale lavorò con una alacrità ed un impegno senza limiti, tutti i giorni, dalle prime ore del mattino fino alle 22, quando si recava a trascorrere alcune ore di riposo presso il 21° Reggimento Fanteria «Cremona», in Alessandria, la cui caserma non era stata investita e che provvedeva anche al vettovagliamento.

Non esistevano più gradi che imponessero una ripartizione tra i diversi livelli di lavoro. Tutti facevano tutto, e al meglio delle proprie possibilità. Vi furono soldati che, pur avendo riportato abrasioni o pericolose punture di chiodi, rifiutarono di farsi ricoverare per timore di far perdere il proprio contributo.

La sola presenza dei soldati costituiva per se stessa anche una realtà rassicurante per la popolazione che durante il giorno doveva spostarsi per trasferirsi presso case di conoscenti: il sapere che, fino alle ventidue, essi erano lì, a disposizione, infondeva un senso di sicurezza contro ogni possibile pericolo.

Ma era lo stesso atteggiamento della gente a fornire ai militari una ragione morale in più per dare tutto di se stessi. Passavano infatti le vecchine, con la borsa della spesa; si fermavano e scambiavano due chiacchiere con i ragazzi dalle divise inzaccherate di fango. Piangevano, al vedere distrutto in un momento quanto avevano costruito e conservato per tutta una vita.

«Eppure – dicevano, facendo coraggio a se stesse – bisogna andare avanti. La vita deve continuare!».

Il trattamento economico per i militari impegnati nelle operazioni di soccorso era quello di missione, ma tutti, consci della necessità di effettuare una stretta economia, cercarono per quanto possibile di appoggiarsi a caserme o strutture pubbliche, per non gravare con rimborsi spese sul bilancio dell'amministrazione.

Tra le esperienze vissute dagli uomini del «Monviso» durante l'intera operazione di soccorso, una delle più avvincenti e più dense di pathos fu forse quella del sottotenente Francesco Foccillo. Non ne parleremo in questa sede, riservandoci di dedicare alla vi-

Il personale del 1° Battaglione Trasporti «Monviso» è all'opera per sgomberare dai detriti le infrastrutture della caserma «Artale» (foto L. Ingrosso).

cenda maggior spazio nella rubrica dedicata alle testimonianze.

Le cifre del consuntivo finale per il 1° Battaglione Trasporti «Monviso» parlano di 5 ufficiali, 7 sottufficiali e 158 militari di truppa impegnati nei soccorsi, anche se non contemporaneamente. Gli automezzi impiegati furono 79 (in gran parte autocarri), che coprirono una percorrenza di 60.210 chilometri.

Nel disastro che investì il 1° Reparto Rifornimenti venne direttamente coinvolta anche la *3ª ORE* (mutata in CERIMANT il 22 maggio 1995), con sede presso la caserma «A. Mercanti» di Milano.

Presso la stessa caserma «Artale» era stanziato infatti un suo laboratorio che, analogamente a tutto il resto del comprensorio, venne inondato di fango, tanto che per diversi giorni non fu neppure possibile accedere all'interno delle sue stanze. Quando ciò fu possibile, sia da parte dei tre sottufficiali e dei tre impiegati civili della ORE ivi in servizio, sia da parte di squadre inviate in rinforzo, vennero estratte e portate a Milano attrezzature e dotazioni insieme ad una parte di quelle dello stesso Reparto Rifornimenti. Per il trasferimento di tutto il materiale furono necessari 18 autocarri inviati in tre mandate. Tutto venne accuratamente lavato, bonificato e sottoposto a revisione, anche mediante il concorso di ditte civili convenzionate. Nel giugno del 1995, cioè sette mesi dopo l'alluvione, l'intera operazione doveva ancora concludersi.

Non solo i reparti stanziati nella regione prestarono i soccorsi nella drammatica circostanza. Aliquote di diversa entità e concorsi di uomini e mezzi vennero forniti anche da reparti più lontani. L'operato di alcuni fu addirittura oggetto di articoli di cronaca, seguiti da riconoscimenti da parte delle superiori autorità. È ciò che avvenne a due sottufficiali del *5° Battaglione Logistico di Manovra «Euganeo»* di Treviso. Riportiamo, integrale, il testo del comunicato stampa n. 21 della città di Alba che sarebbe stato riportato sulle pagine di cronaca di numerosi quotidiani.

«Fra i tanti interventi che le Forze Armate compiono ogni giorno in Alba e nell'albese, a seguito dell'alluvione e delle conseguenti frane, ne segnaliamo uno particolarmente importante, accaduto a Treiso, venerdì 18 novembre alle 15 e 30, che ha salvato la vita a Danilo Perna, un ragazzo di 15 anni di Treiso.

La zona di Treiso è in questo periodo particolarmente franosa e la stessa strada comunale è danneggiata in più punti e consente transiti difficili e pericolosi che solo i mezzi di soccorso percorrono.

Nel pomeriggio di ieri una frana ulteriore si è staccata dalla collina e ha travolto il ragazzo che si è trovato immerso nella melma e stava sprofondando sino alle spalle.

CAPITOLO 2

Le suppellettili distrutte vengono a costituire enormi cataste di legno (foto L. Ingrosso).

Alle grida di aiuto del ragazzo e della mamma sono accorsi quattro militari che transitavano in zona: il Serg. Magg. Giuseppe Caroli, il Serg. Michele Capetti del Terzo Stormo dell'Aeronautica di Villafranca, il M.llo Capo Giuseppe Zarbo e il M.llo Ord. Giuseppe Pasquali del 5° Battaglione Logistico di Manovra «Euganeo» di Treviso. Raggiunto il luogo della disgrazia e resisi conto della grave situazione di pericolo, hanno fatto in tempo a imbragare il ragazzo con le attrezzature di cui dispongono i loro mezzi e hanno tentato di sollevarlo; non riuscendovi, due militari sono scesi nella frana che continuava a sprofondare e risucchiare il ragazzo e i militari stessi. Scavando con le mani per allentare la presa della melma, hanno facilitato l'opera di sollevamento del ragazzo che è stato tratto in salvo seminudo, in quanto gli abiti sono stati inghiottiti dal fango.

Le condizioni del ragazzo sono buone, lamentando solo dolori nella zona lombare dovuti alla tensione cui è stato sottoposto per estrarlo dalla melma. I militari che hanno partecipato alle operazioni di salvataggio, durate fortunatamente appena 15 minuti, hanno detto di aver avuto la sensazione, stando nella frana che inghiottiva tutto, di precipitare nel vuoto per incontrare la morte».

Ai quattro militari venne consegnato un riconoscimento da parte dello stesso comune di Alba. Ai due sottufficiali del Battaglione Logistico, il Comando del 5° Corpo d'Armata concesse un encomio semplice.

Al 24° *Reggimento Logistico «Dolomiti»* di Merano venne affidato l'incarico di costituire una base di assistenza per tutte le autocolonne in afflusso dalla Regione Militare Nord-Est. Questa venne approntata presso la Stazione di Servizio Autostradale di Monte Alto, tra Brescia e Verona. Era tale il flusso di automezzi lungo l'arteria autostradale, che si rese necessario coordinare i movimenti per mezzo di un elicottero il quale, sorvolando la zona dall'alto e tenendosi in contatto radio con le varie autocolonne, segnalava loro la necessità di sostare presso una stazione precedente, in attesa che quella di Monte Alto venisse resa libera. L'assistenza venne replicata dopo il 2 dicembre a favore delle autocolonne in rientro.

Nel mese di aprile 1995 i fiumi del Piemonte, a seguito di ulteriori abbondanti piogge, con gli alvei ancora ingombri dei residui della piena, diedero la sensazione di voler concedere una replica, tanto che vi furono dei suicidi di persone già moralmente ed economicamente distrutte dall'alluvione di novembre. La Protezione Civile dava così avvio all'operazione «Castoro», così denominata perché si proponeva di disostruire i corsi d'acqua soprattutto dai tronchi d'albero, per impedire che essi facessero da «tappo» per successive piene. A questa insolita e provvida operazione vennero chiamati a contribuire, con uomini e mezzi, anche i reparti automobilistici della regione.

«A voler essere precisi – commentava sagacemente un ufficiale alpino – l'operazione avrebbe dovuto essere chiamata "scastoro", perché i castori le dighe le costruiscono, non le distruggono».

ASCOLTANDO CHI C'ERA

Tra i giovani autieri che prestarono i soccorsi alle popolazioni civile colpite dall'alluvione del Polesine nel 1951, c'era l'allora sottotenente del Corpo Automobilistico Giannino Garbelotto, classe 1926, oggi Presidente della attiva sezione A.N.A.I. di Treviso.

All'epoca, egli prestava servizio quale sottotenente di complemento, con le mansioni di Capo Sezione Officina, presso l'Autoreparto della Divisione «Mantova» a Udine, comandato allora dal capitano Aladino Marchiori.

L'unità, dopo essere stata «Reparto Trasporti» del Gruppo Combattimento «Mantova», aveva da poco assunto la nuova denominazione. Così l'ufficiale racconta la propria esperienza.

«Da una quindicina di giorni l'Autoreparto era stato allertato, con le analoghe unità stanziate nel Triveneto, in Lombardia, in Emilia Romagna.

A Pontelagoscuro, nel ferrarese, c'era, e c'è tuttora, l'ultima delle stazioni di rilevamento idrometrico distribuite lungo il corso del Po, quella che praticamente lo vede nelle sue massime dimensioni, dopo che l'ultimo affluente ha versato il suo contributo al grande fiume e prima che i bracci del delta comincino a frazionarne la portata. Qui, da diversi giorni, gli addetti al rilevamento osservavano con sempre maggior inquietudine quell'acqua limacciosa che continuava a salire, dopo aver superato il livello di guardia, fino a che, a Occhiobello, si aprì lo squarcio sull'argine. Attraverso di esso, una prepotente valanga d'acqua aveva cominciato a riversarsi sulle campagne circostanti.

Immediato, dalla stazione di rilevamento venne lanciato l'allarme a tutte le prefetture, allarme rimbalzato a cascata verso tutti i comandi civili e militari.

Oggi, ogni volta che si verifica una emergenza di origine naturale, è consuetudine lamentare la scarsa tempestività dei soccorsi, per quanto questi possano essere rapidi ed efficaci. Eppure ora c'è una Protezione Civile, esistono piani per far fronte alle varie calamità, vi è un certo coordinamento tra i vari organi preposti; esiste la possibilità di realizzare collegamenti efficientissimi che forniscono notizie in tempo reale, periodicamente vengono effettuate esercitazioni congiunte e, soprattutto, è presente la televisione che, mostrando in diretta le immagini di una calamità, fornisce indicazioni per l'individuazione delle necessità e dei possibili tipi di intervento.

Allora non esisteva nulla di tutto ciò: nessuna organizzazione precostituita; tutto era affidato all'inventiva dei singoli organi.

Non ricordo il giorno esatto; ricordo invece l'ora: erano le 17, quando il Capo Ufficio Servizi della Divisione, tenente colonnello La Bozzetta, ricevuta la richiesta di intervento, diede l'ordine di partire.

Dall'Autoreparto mossero 2 autosezioni di Bianchi «Civis» al completo. Erano, i nostri automezzi, tra i primi dotati di avviamento a batteria anziché a inerzia.

Con le due autosezioni mosse la Sezione Officina, su 2 autocarri soccorso Commer B.B., un G.M.C. autofficina, un Dodge 3/4. In tutto, 52 automezzi, 104 autieri, più una decina di operai civili dell'officina.

Compito assegnato all'Autoreparto: costituire un posto di rifornimento mezzi; vale a dire che avremmo dovuto fornire automezzi a chiunque ne avesse bisogno, su richiesta delle competenti autorità.

Il coordinatore dell'intervento era il maggiore Agostino Sordi, comandante anche del V Autogruppo della Regione Militare Nord-Est (allora più propriamente chiamata V Comiliter), di stanza a Padova. A lui avremmo dovuto far capo per l'espletamento dei nostri servizi.

Il viaggio da Udine a Rovigo fu un vero calvario, con una nebbia da tagliarsi col coltello che non consentiva di vedere al di là del parabrezza. Già alla partenza essa ci costrinse a perdere una buona mezz'ora presso la porta carraia della caserma, nell'incertezza se avventurarsi o meno in quel mare di ovatta.

Nel volgere di poche ore fummo messi a terra. Una delle caratteristiche dell'impianto elettrico del Bianchi Civis è infatti quella di non riuscire ad effettuare la ricarica della batteria se il veicolo non raggiunge una certa velocità. Poiché, a causa della nebbia, questa velocità non veniva mai raggiunta, a metà percorso restammo senza fari.

Mentre l'autista guidava, il capomacchina doveva collaborare attivamente, tenendo il capo fuori del parabrezza, riparandosi come poteva, per segnalare possibili ostacoli, ostacoli che spesso venivano avvistati solo perché si andava a cozzarci contro: più di una volta ci accorgemmo dell'esistenza di un pericolo solo per aver travolto il cartello che lo segnalava. Molte le strade interrotte che ci costringevano a problematiche deviazioni.

Nessun incidente, per fortuna, o forse è meglio dire per abilità. L'aver infatti condotto a compimento un viaggio in simili condizioni la dice lunga sul livello di addestramento raggiunto da tutti i conduttori. Tra questi, ve n'erano diversi di classi anziane. Ne ricordo uno in particolare che era della mia stessa classe: gli avevamo conferito i gradi di caporalmaggiore e, con lui, potevo vivere tra due guanciali; dotato di ca-

CAPITOLO 2

risma naturale, sapeva farsi rispettare istintivamente, tanto che i dipendenti ascoltavano quasi più i suoi ordini che i miei.

Giungemmo finalmente a Rovigo dove, come sede, ci venne assegnato il piazzale antistante la stazione ferroviaria.

Il nostro servizio si sarebbe protratto per un paio di settimane, prima di venir avvicendati da altri reparti.

Eravamo a disposizione della prefettura e del comune, ma tutto si svolgeva all'insegna dell'improvvisazione. Si viveva alla giornata, inviando macchine ed autisti ovunque ci veniva richiesto.

Per dormire, quand'era possibile, avevamo gli stessi cassoni degli automezzi.

La scena che si ripeteva ogni mattina, all'avvio dei servizi, ci faceva tornare in mente quelle che alcuni ex autieri di classi di poco più anziane della mia ci raccontavano a proposito della loro esperienza in Russia. La scarica rapida ricevuta dalle batterie a causa del viaggio, e l'impossibilità di provvedere a ricaricarle per le particolari condizioni operative facevano sì che al mattino l'unico automezzo in grado di avviarsi da solo fosse il G.M.C. Con esso potevamo mettere in moto, a traino, tutti gli altri. Quando invece si prevedeva di dover utilizzare con immediatezza alcuni automezzi, questi venivano lasciati in moto anche tutta la notte.

Il paesaggio attorno era un immenso lago, dal quale emergevano le cime degli alberi e i tetti delle case. Sopra e dentro molte di queste c'erano ancora i rispettivi inquilini, in attesa dei soccorsi. Molte strade, che l'ondata aveva divelto, erano state approssimativamente rabberciate con terrapieni.

I pompieri, dotati di natanti, si avventuravano nel fiume o sulla superficie della palude, aggirandosi da una casa all'altra per recuperare persone e masserizie e trasportarle verso i nostri automezzi che attendevano all'asciutto. Effettuato il trasbordo, era nostra incombenza recapitare il carico dove ci veniva indicato.

La gente aveva dimenticato colori e bandiere, e tutti indistintamente si prodigavano per soccorrere chiunque fosse in difficoltà.

Nei giorni della nostra permanenza a Rovigo venne turata la falla di Occhiobello e ricostruito l'argine, ma i soccorsi andarono avanti ancora per molto tempo, fino al ristabilimento di una certa normalità.

La situazione che si viene a creare in occasione di una pubblica calamità è peggiore di una guerra. In questa, almeno, c'è un nemico ben individuato da combattere; i militari sanno ciò che devono fare perché sono addestrati.

In una catastrofe naturale, invece, c'è solo caos e incertezza. Molti sinistrati si abbandonano a piagnistei, nel tentativo di commuovere i soccorritori. Avviene così che qualcuno, che pur ha subito lievi danni, per il solo fatto di aver pianto più forte, riceva di più rispetto a un altro, magari maggiormente sinistrato, ma che nel frangente preferisce conservare una silenziosa dignità e rimboccarsi le maniche.

Una cosa voglio puntualizzare, a proposito dell'autiere, del quale nessuno tesse le lodi quando opera in situazioni analoghe, almeno non quanto avviene per altri corpi, rispetto ai quali egli rivela una coscienza morale sicuramente non inferiore. Nelle calamità naturali egli diviene un «secchione» e con il suo automezzo andrebbe in capo al mondo. Il fatto stesso di disporre di una macchina lo fa sentire realizzato, infonde in lui determinazione e sicurezza nei confronti del compito che gli viene assegnato. Egli sa quel che deve fare, sa che è molto ciò che può fare e non si tira mai indietro.

Non ritengo un luogo comune l'affermare che l'autiere, responsabilizzato, diventi un «robot». Non guarda orari, non sente gli stimoli della fame, non teme il contatto con cadaveri, anche quelli incomposti. Lavora assiduamente stringendo i denti, più che mai convinto di fare e aver fatto il solo suo dovere.

Nella specifica circostanza dell'alluvione del Polesine, pur con la febbre, i conduttori lavorarono ugualmente, dormendo nelle peggiori condizioni e al freddo. Questo si ripete in ogni circostanza, eppure l'autiere è quasi sempre, tra tutti i soldati, il più bistrattato».

La nostra vettura, con la quale stiamo percorrendo in lungo e in largo il Paese alla ricerca dei protagonisti della storia recente del Corpo Automobilistico, arresta la sua corsa di fronte alla porta carraia della caserma di Torino dove ha sede il 1° Battaglione Trasporti «Monviso». Mentre attendiamo la lenta schiusa dei battenti, il nostro sguardo si posa sulla targa marmorea che identifica la struttura militare e leggiamo un nome a noi familiare: «Caserma Generale Angelo Pugnani».

Pugnani, un nome illustre nel campo dell'automobilismo con le stellette, specie per essere stato l'unico, fino ad oggi, a scrivere una Storia della Motorizzazione Militare, fermandosi però sul finire degli anni Venti. E noi siamo qui proprio per continuare la sua storia e portarla fino ai nostri giorni.

Un bagliore di assurda presunzione che si accende nella nostra mente ci sospinge verso un silenzioso, intimo sorriso: vuoi vedere che, fra cinquanta anni, qualcun altro

leggerà il nostro nome su una lapide di qualche altra caserma?

Poco dopo, siamo al lavoro. Il giovane sottotenente Francesco Foccillo che il comandante del Battaglione, tenente colonnello Franco Petti, ci ha messo a disposizione, appare un po' disorientato, quasi colto alla sprovvista. Ricordi ed emozioni riaffiorano, tutti insieme, in un tumulto nel quale le une sembrano voler sopravanzare gli altri, anticipando di volta in volta quegli episodi che una rigida cronistoria vorrebbe collocati successivamente, tanto che l'ufficiale è spesso costretto a riportare la propria memoria sui suoi passi a catturare avvenimenti via via sfuggiti. Nostro compito, quello di ricollocare ogni tessera del mosaico al suo giusto posto, per dare agli episodi una sequenza temporale aderente al loro reale svolgimento.

«Ero appena tornato da Falconara – prende a raccontare il sottotenente – *dove avevo trasportato un carico di aiuti umanitari destinati alla Bosnia, ed ero a casa mia, a Torino. Fuori, il diluvio imperversava in tutta la sua furia. Ascoltavo i telegiornali, specie quelli regionali e locali, più ricchi di dettagli, e mi stavo chiedendo come mai non mi avessero ancora chiamato, quand'ecco, alle 16, lo squillo del telefono:*

«Corri subito in caserma!».

Alle 18, con 5 ACM ed una decina di militari, ero fuori. Il buio dell'ora già inoltrata per un mese come novembre era acuito dal muro d'acqua e dallo sbarramento di nubi in cielo.

Destinazione: Pralormo, dove dicevano che un gravissimo pericolo stesse minacciando il paese.

Mi avviai lungo la strada che la cartina indicava come la più ovvia, ma la trovai sbarrata. Tornai indietro, saggiando un'altra direzione, ma sembrava di camminare sul bagnasciuga del mare, con l'asfalto inghiottito dall'acqua fangosa. Tra quei canali d'acqua che avevano mutato Torino in una nuova Venezia in tempesta, i Vigili del Fuoco erano già all'opera, con i loro mezzi speciali, per portare in salvo la gente bloccata nelle case.

Dopo aver vagato non so più quanto tempo, mi imbattei in una pattuglia di carabinieri, ai quali dichiarai l'obiettivo della mia missione pregandoli, se possibile, di farmi da scorta. Soltanto in questo modo, con i carabinieri davanti a far da staffetta, potei raggiungere la destinazione. C'era gente già all'opera e tutto lo scenario era illuminato a giorno dai riflettori azionati da gruppi elettrogeni.

Pralormo è un paesino a circa 30 chilometri a sud-est di Torino, costituito da due borgate: una, la più antica, sospesa in alto, sulle pendici della collina, non correva alcun pericolo; l'altra, Pralormo bassa, era invece sovrastata alle spalle dalla diga del Lago della Spina. Si trattava di una diga in terra, costruita con scopi irrigui non meno di 200 anni prima.

Il bacino, alimentato da quella pioggia di indicibile violenza e durata, aveva cominciato a tracimare dal sabato sera. Il bordo superiore della diga, da uno spessore largo quanto una buona strada provinciale che aveva in precedenza, aveva già subito una forte erosione e, in alcuni punti, si era ridotto ad una modesta passerella di meno di un metro di ampiezza. Il materia-

IL CORPO AUTOMOBILISTICO NELLE PUBBLICHE CALAMITÀ

Il sottotenente Francesco Foccillo con parte dell'aliquota di militari che hanno vissuto l'angosciosa avventura della diga di Pralormo (foto F. Foccillo).

CAPITOLO 2

Il lago di Pralormo e, in primo piano, la diga che per tanti giorni tenne in apprensione, oltre agli stessi operatori, anche migliaia di piemontesi (foto F. Foccillo).

le terroso di cui essa era costituita si stava sempre più impregnando, trasformandosi in una massa di fango che rischiava di liquefarsi da un istante all'altro.

Il lago, che le cartine ci mostravano come un insignificante schizzo azzurrino, quasi una macchiolina sfuggita alla penna del cartografo, appariva ai nostri occhi come un mostro immenso, sconfinato, pronto a squarciare la gabbia nella quale era stato rinchiuso per secoli, per avventarsi e sbranare tutto ciò che gli si fosse parato davanti. I tecnici avevano effettuato i loro calcoli: il bacino conteneva 2 milioni di metri cubi d'acqua che, ad una rottura improvvisa dell'argine, avrebbero provocato un'onda di 4 metri di altezza per due chilometri di ampiezza.

A Pralormo bassa erano presenti i rappresentanti di tutte le organizzazioni dello Stato: Esercito, Carabinieri, Vigili del Fuoco, Corpo Forestale, Croce Rossa; c'erano lo stesso prefetto di Torino, funzionari della protezione civile, tecnici ed operai della SNAM.

L'esplosione della diga avrebbe potuto essere improvvisa; perciò, il compito di primaria importanza era quello di evacuare e portare in salvo gli abitanti di Pralormo e la cosa non fu affatto facile. Nessuno voleva saperne di andarsene. Lì c'erano le loro case, tutti gli oggetti e le realtà che da sempre costituivano la loro stessa esistenza; c'erano soprattutto gli animali degli allevamenti che essi non intendevano abbandonare neppure a costo della propria vita. Vi furono delle reazioni molto violente, con bestemmie, improperi e ingiurie da parte di alcuni tanto che i carabinieri, per convincerli a salire sui nostri mezzi, si videro costretti a minacciarli di arresto.

Alcuni furono portati al paese alto, altri in alberghi. Alcuni, però, continuarono a tornare, nei giorni successivi, per portar da mangiare ai loro animali.

Avevo ricevuto, dal mio comandante, pieni poteri decisionali: di tornare in sede una volta completato lo sgombero o agire diversamente, valutando io stesso la situazione e le necessità. Ma come andarsene? Cosa rispondere poi, alla propria coscienza, davanti alla pusillanimità di una fuga dal pericolo? Decisi di restare, con la piena approvazione da parte dei miei soldati.

Una volta adottata la decisione di rimanere, mi premurai di catechizzare adeguatamente i miei uomini: dissi loro che dovevano sentirsi orgogliosi per ciò che si apprestavano a compiere, che avrebbero vissuto giorni che il tempo non avrebbe mai più cancellato dalla loro memoria. Spiegai loro quali erano i limiti della nostra azione e li esortai a non superarli mai, magari per uno slancio di zelo e di altruismo. Da quel primo momento, non ci fermammo più, e non ci fu nulla che non fossimo chiamati a compiere.

Furono giornate di estrema tensione e di grande emotività, per tutti. La gente per lo più riconosceva il valore e il significato della nostra presenza, ma non mancarono coloro che ci vedevano come degli intrusi ed invasori del loro territorio. Confesso che un paio di volte, davanti ad un atteggiamento di palese ingratitudine da parte di qualcuno, fui sul punto di mollar tutto e di andar-

Grandi teloni di plastica vengono adagiati sulla diga, per contrastare l'azione erosiva delle acque (foto F. Foccillo).

mene. Mi resi però conto che molti degli abitanti erano all'oscuro delle reali condizioni della diga, il cui accesso era ormai interdetto a tutti. Mi limitai perciò ad esprimere le mie rimostranze al sindaco, dicendogli che alcuni suoi concittadini erano una vergogna per il suo paese..

Ogni tanto si svolgeva un summit presso un ristorante che era stato scelto come quartier generale, per fare il punto della situazione. L'unica soluzione possibile al problema era lo svuotamento del lago.

Una corsa contro il tempo. Gli operai della SNAM collocarono all'interno del bacino un grosso tubo che, aspirando l'acqua mediante una pompa, la versava al di là della diga. Nel frattempo, i tecnici giunti in elicottero da Roma verificavano in ogni momento qualsiasi spostamento e variazione nella diga. In breve, i sifoni di pompaggio divennero decine, cui si aggiunsero le motopompe dei Vigili del Fuoco e alcune idrovore di una ditta di Torino montate al centro del lago su alcuni zatteroni metallici sostenuti da bidoni vuoti di plastica.

Ma non bastava: occorreva, al tempo stesso, contrastare l'azione di erosione, per cui vennero adagiati dei grandi teloni di plastica ad avvolgere la diga, in modo da ritardare sia il dilavamento che l'infiltrazione di acqua al suo interno.

Qualcuno degli abitanti parlava, per averlo sentito dire, dell'esistenza di un fantomatico canale il quale, attraversando le viscere della collina avrebbe potuto scolmare il lago, ma l'idea di cercarlo non venne neppure presa in considerazione, data la vaghezza della diceria.

Si lavorava senza sosta e senza riposo e in quei giorni i miei soldati fecero di tutto: lavorarono fianco a fianco dei Vigili del Fuoco per montare i sifoni, aiutarono i carabinieri a costituire posti di blocco, effettuarono il rifornimento di carburante ai trattori, ai gruppi elettrogeni e alle motopompe, trasportarono senza interruzione tubi e materiali di ogni genere, furono sotto la diga a collocare i teloni col pericolo di essere travolti da un momento all'altro. Il cisternista, specialmente, non poté fruire di un solo momento di sonno; andava avanti a caffè e acqua fredda in faccia, tanto che un giorno lo caricai con me in macchina e lo riportai in caserma, tornando indietro con l'indispensabile sostituto.

Un giorno ebbi un acceso diverbio con un maggiore dei Vigili del Fuoco. Si trattava di effettuare un'operazione di estrema pericolosità ai piedi della diga e, al momento di decidere a chi toccasse l'incombenza, quegli sentenziò:

«Lo fa l'Esercito!».

«L'Esercito un corno! – ribattei risentito – Noi non ci tiriamo certo indietro. Ma andrete avanti voi che siete dei professionisti. Dietro di voi verrò io, e dietro di me i miei ragazzi!».

E così fu fatto.

Il momento di maggior panico, quello nel quale la partita sembrò ormai persa, fu il lunedì sera. Un brigadiere dei carabinieri aveva annunciato che la diga stava per venire giù e ci aveva avvertiti di metterci in salvo. Sul bordo della diga c'erano due miei soldati in costante contatto radio con alcuni volontari della protezione civile disloca-

CAPITOLO 2

ti a Poirino, il primo centro abitato dopo Pralormo che sarebbe stato spazzato via dall'ondata. La previsione, per fortuna, si rivelò errata.

Cominciarono i giorni febbrili dell'attesa. La domanda più ricorrente era: quanto? e tutti sapevano bene cosa esso intendesse: di quanti millimetri era sceso il livello del lago. I primi giorni furono uno stillicidio, una continua alternanza di speranze e delusioni: un millimetro, niente, mezzo.

Poi, man mano che i torrenti di pioggia immissari diminuivano la loro portata, man mano che la superficie del lago si restringeva sempre più con il digradare delle sponde verso la parte centrale del bacino, la misura conquistata si faceva sempre più cospicua. Il dubbio che continuava a lasciarci col fiato sospeso era sempre quello: la diminuzione della pressione sulla parete della diga, compensava il progressivo infarcimento della stessa?

Dopo 8 giorni di combattimento, finalmente, il nemico era domato: la superficie dell'acqua aveva raggiunto, sull'asta di riferimento montata al centro del lago, la misura che i tecnici avevano dichiarato di sicurezza. Per andar via, attendemmo tuttavia la dichiarazione della fine dell'emergenza da parte del prefetto. Soltanto allora, con un fiasco di vino regalato, brindammo alla vittoria e ci salutammo, tra abbracci generali.

Mi sono ripromesso di tornare un giorno a rivederlo, il mostro domato. E come me, chissà quanti dei miei soldati, fra tanti anni, ripassando di là con la loro famiglia, vorranno mostrare con orgoglio a mogli e figli il luogo dove essi vissero un momento così significativo della loro giovinezza!».

DISASTRO DEL VAJONT

Chi qualche volta si fosse recato a visitare il pittoresco Lago di Scanno, in Abruzzo, avrà avuto modo di notare che esso è stato formato da una enorme frana precipitata giù dal monte adiacente, sul versante sinistro della piccola valle: benché ormai ricoperto di vegetazione cui è frammista qualche costruzione, anche alla prima occhiata appare evidente che quel grande cumulo di detriti tempo fa si trovava su in alto e che dove ora c'è un lago, allora correva libero il torrente Tasso.

Quand'è avvenuta la frana? Non

La gola del Vajont da dove, alle 22 e 45 del 9 ottobre 1963, si scatenò la morte per quasi duemila persone (foto V. Capodarca).

Il monte Toc. Sullo sfondo, ammantata di neve, la parete dalla quale si staccò l'enorme frana visibile in primo piano (foto V. Capodarca).

«milioni» di anni fa, com'è costume affermare, ma in piena epoca storica, coè 2200-2300 anni or sono, durante le Guerre Puniche.

Analogamente, ciò che avvenne nella valle di un piccolo affluente di sinistra del Piave, la sera del 9 ottobre 1963, verrà raccontato a lungo dai testimoni scampati al disastro, fino a che l'ultimo di essi sarà in vita. Dopo, e per tanto tempo, saranno ancora le carte a parlare, ma soprattutto il paesaggio stesso. Fra altri duemila anni, se l'umanità sarà sopravvissuta a se stessa, ci sarà ancora qualcuno che, additando il lago o ciò che ne resterà, dirà: «Quello avvenne pochi anni dopo la Seconda Guerra Mondiale».

Quella notte, dunque, nella piccola valle, avvenne una delle più spaventose calamità naturali che abbiano mai colpito il nostro Paese. Da un fianco del monte Toc, sulla sinistra della stessa valle, si staccò all'improvviso un'enorme frana che in pochi secondi precipitò nel sottostante bacino artificiale. Avvenne, in pratica, ciò che si verifica quando si getta un sasso in una pozza: tutto attorno l'acqua si solleva in spruzzi e si allarga in ondate concentriche che poi refluiscono al loro posto.

Moltiplichiamo quel sasso per miliardi di volte e gettiamolo in un lago: avremo l'effetto di quella stessa notte nel Vajont.

Il movimento della montagna era temuto, addirittura previsto da tempo. Già mentre avveniva il riempimento dell'invaso, subito dopo l'ultimazione della diga, si erano cominciati a manifestare i primi smottamenti tanto che, per precauzione, il bacino non venne mai completamente riempito. La stessa popolazione era stata avvertita affinché si tenesse lontana dalle sponde del lago ed erano stati approntati dei piani di evacuazione delle case più prossime alle rive. Alle falde del monte erano stati piantati dei paletti di riferimento, continuamente illuminati, nella notte, da appositi riflettori.

Improvvisamente, alle 22 e 45, quei riflettori si spensero, mentre un boato da giudizio universale, accompagnato da un uragano di vento, si diffondeva per il Cadore continuando interminabile, riecheggiato in una serie di rimbombi, fino alle 2, per prolungarsi con brontolii fino all'alba.

Sotto l'immensa ondata, sollevata fino a 200 metri di altezza, e il suo suc-

Così appare il lago del Vajont all'indomani del disastro: ben visibili, la massa franata e ciò che resta del lago a ridosso della diga (foto Giacomelli).

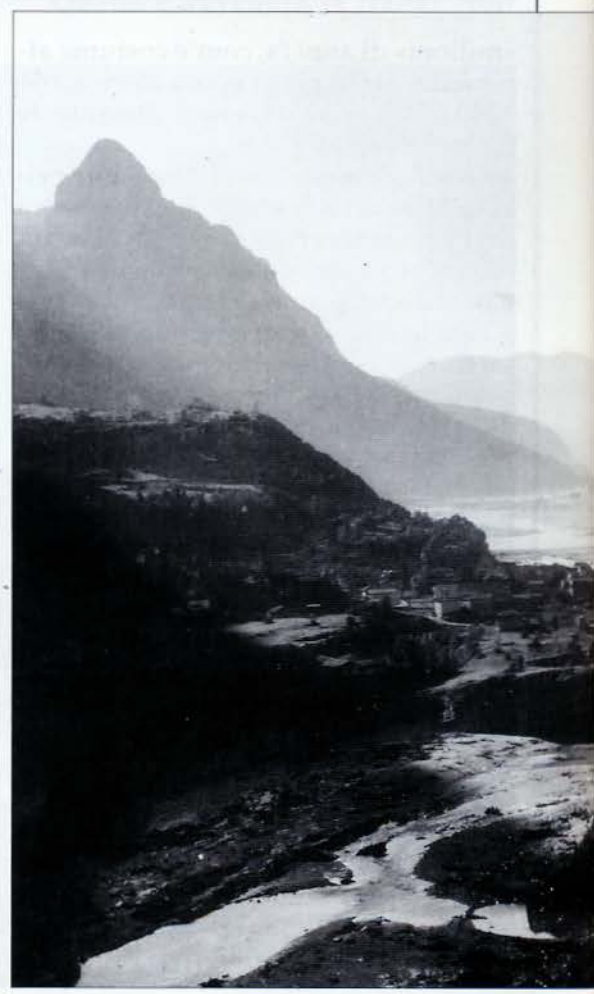
cessivo riflusso, erano sparite tutte le frazioni rivierasche: San Martino, Frasen, Col di Spesse, Patata e il Cristo. Gravemente mutilate, Casso e Pineda; risparmiato, il capoluogo comunale Erto, defilato dietro uno sperone roccioso.

Al mattino, il profilo della vallata circostante il lago appariva totalmente mutato, come se un gigantesco rastrello vi fosse passato sopra più volte. Spariti case, ponti, strade, cantieri...

La massa di terra franata venne valutata in 60 milioni di metri cubi, caduti in un lago che ne conteneva 149 milioni di acqua. Il fronte della frana si stendeva su circa un chilometro. E per fortuna che, per misura precauzionale, il livello del lago era stato abbassato di una trentina di metri nei giorni immediatamente precedenti.

Quello che si era appena concluso, era però soltanto il primo atto della tragedia. In risposta ai 60 milioni di metri cubi di terra precipitati, il lago ne aveva fatti schizzare altrettanti di acqua al di sopra della sommità della diga, con una forza tale da spazzare tutte le sovrastrutture e sgretolare tutto lo spigolo superiore della diga stessa.

Questa, evidentemente costruita con



tecnica sopraffina e a regola d'arte dall'ingegner Semenza, aveva resistito all'immane urto. Quello che non era stato adeguatamente valutato – e questa fu l'accusa fin dai primi momenti – era la costituzione geologica della montagna e in quale misura l'acqua dell'invaso avrebbe potuto destabilizzarne le falde.

A provocare la parte più cospicua della catastrofe fu proprio l'enorme massa d'acqua che, catapultata al di sopra della diga, era stata scaraventata tutta insieme al di là della stretta gola. Per i paesi posti immediatamente a valle non vi fu scampo. In sei minuti, dell'intero abitato di Longarone, posto al di là del Piave in corrispondenza del punto di uscita della gola del Vajont sul fiume, erano rimaste in piedi appena 24 case, mentre non esisteva più nulla delle frazioni di Pirago, Rivolta, Malcolm, Villanova, Faè e della piccola borgata di Vajont.

Le stime del primo momento valutarono in 2500 unità l'entità delle perdite umane.

Alle prime luci del mattino, nello scenario allucinante che si era venuto a creare, schiere di soccorritori erano già all'opera. Vigili del fuoco, guardie forestali, ma soprattutto soldati, insieme agli ipnotizzati sopravvissuti.

A fare che? tutto si era già compiuto. Pochi, i feriti: l'acqua, dove aveva colpito, aveva quasi soltanto e dovunque ucciso; e con quale violenza si fosse accanita contro le vittime, lo si poteva arguire dal fatto che i cadaveri venivano ritrovati quasi tutti completamente nudi. Non era difficile tuttavia capire che gran parte di essi erano ancora sommersi sotto la grande massa di fango e detriti, dove non sarebbero mai stati ritrovati. La conta totale e definitiva avrebbe potuto essere stilata soltanto con l'appello finale dei sopravvissuti.

A Longarone, quasi irridente, era rimasto in piedi il municipio, un municipio senza quasi più popolazione comunale. Sulle pagine infangate dei registri dell'anagrafe si sarebbe potuto tirare una definitiva riga rossa: spariti tutti, dal sindaco, al parroco, al maresciallo dei carabinieri...

Non invidiabile era la sorte di coloro che erano sopravvissuti per una fortuita combinazione, per essersi magari trovati a casa di amici a qualche centinaio di metri, o per essersi recati presso un bar risparmiato, a vedere la par-

IL CORPO AUTOMOBILISTICO NELLE PUBBLICHE CALAMITÀ

Spettrale visione della valle del Piave con ciò che restava di Longarone al mattino del 10 ottobre 1963 (foto Corriere della Sera).

CAPITOLO 2

Veduta parziale del cimitero di Fortogna, dove sono conservati i resti di gran parte delle vittime (foto V. Capodarca).

tita di Coppa dei Campioni Real Madrid-Glasgow Rangers (4-0) che la TV stava in quel momento trasmettendo.

Precipitatisi verso casa, non avevano rinvenuto più nulla, né di essa, né di chi vi era dentro, ritrovandosi in un attimo soli al mondo. Si aggiravano con occhi spiritati nel mare di fango e, all'incontro con altri sventurati, si fornivano reciproche notizie. «Quanti ne hai perduti?» «Io quattro, e tu?» «Tutti!»

Continuavano a manifestarsi pericoli di vario genere, come quello derivante dall'avvelenamento del Piave, per la presenza di parecchi barili di cianuro trascinati via dalla corrente e fracassati contro le rocce.

A Belluno, 20 chilometri più a valle, era ancora buio quando la gente aveva cominciato ad assieparsi lungo le rive del Piave, mentre il fiume stava già trasportando, in lugubre corteo, i cadaveri denudati provenienti da Longarone.

Fra tanta morte, una notizia incredibile: una donna aveva partorito; la vita si riprendeva la sua rivincita.

Si mobilitava la solidarietà internazionale, sotto forma di messaggi e, soprattutto, di offerte in denaro. Tornarono perfino alcuni emigranti da paesi lontanissimi.

I primi reparti militari ad accorrere furono naturalmente i più vicini, gli alpini della Brigata «Cadore», allora agli ordini del generale Cavanna. Già un'ora e mezza dopo il disastro era sul posto il Battaglione «Cadore» proveniente da Pieve.

Le operazioni di soccorso dei reparti militari erano dirette dal generale Ciglieri, comandante del V Corpo d'Armata. Al primo intervento erano presenti duemila soldati, passati subito a quattromila operanti in continuazione di giorno, per ridursi a duemila nei turni di notte.

Essi dovettero provvedere a tutto, a cominciare dagli interventi di prima necessità, cioè il disseppellimento dei morti e il soccorso dei superstiti.

Vennero quindi, a tambur battente, ripristinati i collegamenti, con la posa di ponti e una prima sommaria riattivazione delle strade; dopo due giorni era infatti già riaperta la strada statale Alemagna e tornata in esercizio la direttissima Trieste-Bolzano, anche con la realizzazione di varianti a colpi di mine. Erano state inoltre riallacciate le linee elettriche e telefoniche.

Particolarmente delicata la situazione sanitaria, che i soldati risolsero con un massacrante lavoro di recupero e disinfezione dei cadaveri. Questi, man mano che venivano recuperati, erano portati a Fortogna, dove venne allestito un grande cimitero. Una maestosa croce, innalzata dai vigili del fuoco, avrebbe vegliato sul riposo delle povere vittime.

Nel frattempo, elicotteri militari rifornivano di viveri gli abitanti delle popolazioni ancora isolate. Si provvide perfino all'istituzione di un servizio fotografico che giornalmente rilevasse lo stato della montagna, allo scopo di studiare l'evolversi della situazione e prevedere possibili altre frane.

Lo stesso Corpo degli Alpini era stato pesantemente colpito dalla tragedia: sotto il fango di Longarone, erano perite tre loro generazioni. Alcuni giorni dopo, un piccolo, toccante quadretto: qualcuno aveva rinvenuto tra il fango un berretto alpino e lo aveva deposto sulla sommità di un travetto metallico di un traliccio abbattuto e lì, sull'allucinante campo di quella nuova, inconsulta battaglia, esso sembrava rispondere ancora, come quasi cinquanta anni prima: «Presente!».

Un paio di giorni dopo, a visitare le località del disastro e a portare una parola di conforto ai sopravvissuti, giungeva il Presidente della Repubblica, Antonio Segni, accompagnato da vari membri del governo. Tra questi ultimi, il ministro della Difesa Giulio Andreotti, il quale fece subito pervenire un messaggio di compiacimento ai reparti militari, dei quali venivano messi in risalto la generosità e lo spirito di sacrificio, abbinati ad un chiaro senso dell'organizzazione.

Dopo quindici giorni, tutta la viabilità era già ripristinata e si cominciavano a formulare iniziative per la ripresa delle attività economiche.

Attività dei Reparti Automobilistici

La già lamentata aridità di contenuti che caratterizza i diari di quasi tutti i reparti non ci consente una descrizione dettagliata e organica delle vicende di cui furono protagoniste le unità automobilistiche impegnate nelle operazioni di soccorso alle popolazioni colpite dal disastro del Vajont. Da quelli oggi conservati presso il *Battaglione Logistico «Cadore»*, che ha raccolto l'eredità dell'ex Reparto RRR e dell'Autoreparto della stessa brigata, è possibile conoscere soltanto la quantificazione di uomini e mezzi complessivamente impiegati.

Entrambe le unità operavano allora nell'ambito del C.U.S. (Comando Unità Servizi) della Brigata. La prima vide impegnati 8 ufficiali, 26 sottufficiali e 103 militari di truppa ed effettuò riparazioni di vario grado su 163 veicoli per un totale di 2614 ore lavorative.

L'Autoreparto, a sua volta, operò con 6 ufficiali, 5 sottufficiali, 117 militari di truppa, impiegando 436 automezzi, in massima parte ACM/52, che coprirono un totale di 48.539 chilometri.

Al di là di queste nude cifre e di una generica asserzione relativa all'impegno da tutti profuso, il diario non fornisce altri elementi. Si rende perciò necessario, al fine di ricostruire la dinamica degli avvenimenti, rivolgersi ai diretti ricordi dei protagonisti, senza dubbio di totale affidabilità – nonostante i 32 anni trascorsi da quella terribile notte – per il violento impatto emotivo che non può non aver depositato una traccia indelebile nella loro memoria.

Effettueremo, sulle loro dichiarazioni, una sorta di operazione di microchirurgia, cercando di dividere, mediante un ideale bisturi laser, quei particolari che possono essere considerati patrimonio dei reparti da quelli più specificamente personali, che riferiremo a parte nell'apposita appendice.

Va ricordato, come già asserito per l'alluvione del Polesine del 1951, che anche nel 1963 non era in atto una or-

L'eloquenza dell'immagine rende vano ogni tentativo di descrivere con parole la forza d'urto della massa d'acqua fuoriuscita dal lago del Vajont (foto Corriere della Sera).

CAPITOLO 2

ganizzazione di protezione civile precostituita, con un organo preposto al coordinamento delle attività delle singole entità impegnate nei soccorsi.

Per le Forze Armate, esisteva nell'occasione un centro di coordinamento dislocato sopra quello che era stato l'abitato di Longarone, presieduto dal comandante del V Corpo d'Armata.

L'Autoreparto «Cadore» fu chiamato ad intervenire fin dai momenti immediatamente successivi alla disgrazia, ma i soccorritori si trovarono nell'impossibilità di assumere iniziative di qualsiasi sorta, per tutta la prima interminabile notte, per la totale incertezza sulle cause, sulla dinamica e sulla portata della catastrofe.

Soltanto al mattino, con le prime luci dell'alba e con l'agghiacciante visione dello scenario del tutto nuovo e diverso da quello familiare agli occhi dei soccorritori, si poté cominciare a fare qualcosa e a prestare i primi soccorsi (se si può usare questo termine, quando l'attività da esso indicata si riferisce soltanto alla conta dei morti).

Cominciarono ad arrivare ruspe, ambulanze, automezzi vari da ogni parte del Paese, civili e militari, prima dai reparti più vicini, poi via via da quelli più lontani.

Il lavoro dei soldati dell'Autoreparto e del Reparto RRR era quello comune a tutti gli altri reparti militari: scavare tra il fango e le rovine, raccogliere cadaveri e materiali. I primi, recuperati avvolgendoli in teli tenda e quindi lavati e disinfettati, venivano trasportati presso il centro di raccolta e riconoscimento, in attesa dell'arrivo di familiari o di chiunque fosse in grado di abbinare un nome a ciascuna vittima. Ad ogni corpo, avvolto in teli di nylon, veniva attribuito un numero, dopodiché esso veniva depositato in una bara.

Di molti cadaveri, tuttavia, non fu neppure possibile l'identificazione e molti vennero dichiarati deceduti per il semplice fatto di non risultare più tra i viventi (con termine più proprio, avrebbero dovuto essere dichiarati dispersi). Emblematico infatti, e da ricordare, il caso di quel tale che, dato per morto nella disgrazia, venne rintracciato dai suoi familiari oltre 31 anni dopo a Torino, dove aveva fatto perdere le proprie tracce.

Nei primi giorni, i morti venivano trasportati presso i cimiteri dei vari comuni dei dintorni (Belluno, Cavarzano, Castion...) fino a che questi vennero talmente saturati da non poterne più accogliere.

Riferisce il maresciallo Bruno Patente – che nella circostanza aveva il poco invidiabile incarico di necroforo – di aver dovuto un giorno vagare vanamente da un cimitero all'altro fino a che, preso da fame, dovette fermarsi a consumare una pizza con il morto ancora dentro l'ambulanza.

Fu allora che venne approntata una tettoia a Fortogna, dove poi sarebbe stato allestito il cimitero oggi esistente. Lì i Vigili del Fuoco eressero quella croce di legno che ancor oggi, abbracciata da una vite americana che l'avviluppa per tutta la sua altezza, veglia sul sonno delle vittime.

Dentro questo capannone-tettoia venivano allineate le bare, non sigillate, con dentro i morti in attesa di riconoscimento e di sepoltura. Inutile descrivere le scene strazianti che quotidianamente vi si susseguivano. Merita però riportare, per la sua singolarità e la sua triste tenerezza, un episodio riferito dallo stesso maresciallo Patente.

Ad alcune decine di metri dalla tettoia, solevano trascorrere alcune ore di riposo notturno il sottufficiale e i 6 militari adibiti alla stessa dolorosa incombenza.

Una notte, verso le tre, essi vennero destati da alcuni rumori secchi. Si posero in attenta e trepidante osservazione: dal capannone obitorio provenivano, in serie, dei «toc», accompagnati dal baluginio di una luce che poi si spegneva; un nuovo «toc» insieme alla luce, che poi spariva di nuovo; e così di seguito, ad intermittenza, e sempre in quest'ordine.

I militari si avvicinarono e, comprensibilmente timorosi e circospetti, aprirono la porta dell'obitorio, ottenendo così la risposta al loro angoscioso interrogativo: una vecchina, giunta di notte dalla lontana provincia di Teramo, cercava tra i cadaveri quello di suo figlio, emigrato dall'Abruzzo per lavoro. La donna recava in mano una candela accesa, l'origine del chiarore che si accendeva ad intervalli. La poveretta si avvicinava ad ogni bara, ne sollevava il coperchio e vi introduceva la candela per scrutare il volto del morto; fatto ciò, tirava fuori il lume e contemporaneamente lasciava ricadere il coperchio; da qui il «toc» e il riaccendersi della luce.

Ancora dopo quaranta giorni si continuava a trovare cadaveri, ma ormai talmente gonfi e deformati che talvol-

ta si faceva fatica a distinguere se si trattava di una persona o di un animale.

Dopo le prime notti trascorse all'addiaccio, sul posto, e con l'avvio di una certa organizzazione, il personale dell'Autoreparto ritornò a far base presso la propria caserma, a Belluno, per portarsi ogni mattina, alle sette, sul posto di lavoro, permanendovi fino a notte.

Un certo numero di conduttori venne adibito al trasporto quotidiano di alcuni reparti di fanteria dalla «Vena d'Oro» a Longarone. «Vena d'Oro» era il nome dato all'edificio di una colonia di Ponte nelle Alpi, comune situato tra Longarone e Belluno. Qui erano alloggiati militari provenienti da fuori area che ogni mattina venivano prelevati per essere ricondotti la sera al proprio accantonamento.

Gli oggetti di valore recuperati venivano consegnati alla prefettura di Belluno nell'eventualità – il più delle volte teorica data la scomparsa di interi nuclei familiari – che qualche sopravvissuto, riconoscendoli, ne reclamasse la restituzione.

Altro lavoro compiuto dagli autieri fu il trasporto a valle delle carogne di animali che venivano bruciate con lanciafiamme o cloruro di calcio (in caso di bestie di piccola taglia) o seppellite (qualora si fosse trattato di mucche, maiali, cavalli).

Per i primi giorni, i militari si alimentarono con sacchetti di viveri poi, con l'impianto delle prime cucine da campo, i fanti cominciarono a consumare i loro pasti in gavetta mentre i conduttori, dal momento che non poteva mai essere messa in preventivo la loro localizzazione giorno per giorno, continuarono ad utilizzare i sacchetti.

I soccorsi, favoriti da un eccezionale ottobre soleggiato, si protrassero a pieno ritmo per 40 giorni, per continuare, scemando, fino a 60.

Dalla testimonianza del maresciallo Walter Romin, oggi in congedo, si ottiene invece una parziale ricostruzione dell'attività svolta nell'ambito delle operazioni di soccorso dall'allora Reparto RRR della Divisione di Fanteria «Folgore». Questo reparto, fondendosi con l'Autoreparto «Folgore», di stanza a San Giorgio di Nogaro, diede origine nel 1975 al Battaglione Logistico «Folgore», nome poi mutato in Battaglione Logistico di Manovra «Folgore», fino all'attuale 5° *Battaglione Logistico di Manovra «Euganeo»* che ha la propria sede presso la caserma «Salsa» di Treviso.

Dal sottufficiale, che aveva incarico di radiomontatore, veniamo a sapere che il Reparto RRR fu allertato al mattino del 10 ottobre, quando la radio e la televisione avevano diramato le prime confuse notizie sulla disgrazia.

IL CORPO AUTOMOBILISTICO NELLE PUBBLICHE CALAMITÀ

I corpi delle vittime vengono pietosamente coperti, prima del riconoscimento e della inumazione (foto Corriere della Sera).

CAPITOLO 2

Alla guida di una AR/51 attrezzata con una radio AN/GRC9, il sottufficiale mosse da Treviso nella stessa mattinata, unitamente alla Sezione Sanità della Divisione. Presso il Lago di Santa Croce, lungo la strada che da Vittorio Veneto prende a declinare verso Ponte nelle Alpi, vennero radunati e fatti sostare numerosi reparti in afflusso, allo scopo di effettuare un'azione di coordinamento tra le varie unità.

Solo il giorno 11, verso le 5 del mattino, l'aliquota del Reparto RRR, inquadrata nel C.U.S. della Divisione, giunse sul luogo del disastro. L'AR del sottufficiale avrebbe dovuto avere compiti di collegamento radio, ma alla fine sarebbe stata impiegata per tutt'altri usi.

Unitamente a tutti i soccorritori, anche il personale della «Folgore» si diede a scavare, nel mare di fango e di distruzione. Venivano estratti cadaveri e recuperati gli oggetti preziosi. Tra questi ultimi, numerose erano delle tipiche scatole metalliche contenenti denaro, soprattutto marchi, anche scaduti. Il particolare merita una spiegazione.

Una professione tipica degli abitanti di Longarone era, ed è, quella del gelataio. Numerosi erano coloro che, emigrati in Germania, avevano colà intrapreso la loro attività artigianale, inviando in patria, ai loro familiari, il frutto delle loro fatiche.

Questi risparmi ed altri oggetti di valore rinvenibili fra le macerie, attiravano la cupidigia degli immancabili sciacalli. Mimetizzati tra le schiere dei volontari e fingendosi soccorritori essi stessi, esercitavano la loro repellente attività e diversi vennero colti sul fatto.

La zona sinistrata era stata recintata per impedire l'accesso ai curiosi. Specie la domenica, questi affluivano particolarmente numerosi, sì che fu necessario istituire dei posti di blocco (tanto, non c'era nulla e nessuno da salvare, la presenza di estranei sarebbe perciò stata soltanto di intralcio).

Le operazioni di sgombero erano rallentate anche da una certa disorganizzazione. I cadaveri venivano raccolti e caricati sui grossi ACL ambulanze, così com'erano, senza l'impiego di barelle, che peraltro non erano disponibili in numero sufficiente.

Il personale del Reparto RRR «Folgore» e dell'Autoreparto della stessa divisione rimase distaccato in Val Zoldana per 28 giorni, prima di tornare alle proprie caserme. Per tutto questo periodo lavorò senza orari, dormendo due o tre ore per notte, alimentandosi prima con razioni da combattimento, poi con panini o altri metodi di ripiego.

L'AR/51 del nostro testimone, come detto, venne utilizzata per tutt'altri impieghi che non quello cui era preposta. A due o tre giorni dal disastro essa risalì i tornanti che dalla valle del Piave portano sopra la diga per recare sul posto alcuni tecnici della S.A.D.E. incaricati di operazioni di rilevamento. Da sotto la nuova montagna che la frana aveva creato, lì dove prima c'era il lago del Vajont, si agitavano sinistri e cupi brontolii e gorgoglii di acque imprigionate che cercavano uno sfogo. Dall'orribile ferita apertasi sul monte Toc, una parete levigata di alcune centinaia di metri di altezza lungo la quale era slittata la massa di detriti, continuavano a scivolare e rotolare terra e sassi, ultimi sussulti dell'immensa frana.

I materiali e i cadaveri strappati via da Longarone vennero ritrovati fino a San Donà di Piave, a decine di chilometri di distanza. La massa d'acqua sparata via dal lago aveva determinato fin laggiù una lunga onda di piena che alla mente dei più anziani richiamava, per la sua strettissima analogia, quella del giugno 1918; unica sostanziale differenza nei confronti di allora: i cadaveri non indossavano alcuna divisa, se non quella stessa con la quale erano venuti al mondo.

Man mano che le ore e i giorni passavano, i soccorritori si facevano sempre più numerosi, con tempi di arrivo all'incirca proporzionali alla distanza che li separava dal luogo del disastro.

Il Raggruppamento Servizi della Brigata Alpina «Tridentina» – è il racconto del maresciallo maggiore «aiutante» Gianfranco Caliari in servizio presso il Battaglione Logistico della stessa Brigata, con sede a Elvas – era stato allertato alle prime ore del mattino del 10 ottobre dal proprio Comando Brigata.

L'*Autoreparto «Tridentina»*, che insieme al Reparto RRR e alla Compagnia Comando e Servizi costituiva il Raggruppamento Servizi, e nel quale il maresciallo, allora giovane sergente, aveva da poco assunto l'incarico di capo posto manutenzione, allestì seduta stante un'autocolonna. Su alcuni mezzi vennero caricati materiali disponibili nell'ambito dello stesso Raggruppamento, quali tende, viveri, materiali di casermaggio; altri vennero inviati presso un deposito materiali del genio a caricare elementi di ponte Bailey (erano sta-

Gli alpini sono in azione nella pietosa opera del recupero delle vittime (foto Corriere della Sera).

te perciò già individuate quali sarebbero state le necessità).

L'autocolonna si componeva di circa 50 automezzi, per la maggior parte ACM/52, da poco introdotti in esercizio; da alcuni già vetusti, lenti, ma robusti ACP/48, preziosi nella circostanza in quanto, spogliati del telone, per la lunghezza del loro cassone erano i soli adatti a trasportare gli elementi lunghi dei ponti; infine, una a precedere ed una a chiudere la colonna, due AR/51.

Giunto sul posto, l'Autoreparto trovava già all'opera i soldati della «Cadore». Dal mare di fango sul quale si muoveva il brulichio di piccoli uomini, emergeva la cuspide del campanile. Anche le case rimaste in piedi perché non direttamente investite dall'ondata erano ricoperte dal fango sollevato di rimbalzo dallo schianto dell'acqua sul terreno.

Scaricato il materiale, venne allestita una base su uno spiazzo poco a monte del luogo del disastro. Si impiegò un intero giorno ad allestire l'attendamento.

Terminato di scaricare, mentre gli altri soldati scavavano nel fango alla ricerca delle vittime e mentre il genio si dedicava al ripristino della viabilità, i conduttori davano avvio ad un inarrestabile carosello. Gli automezzi andarono per giorni e giorni, praticamente senza mai concedersi soste, se non quelle per caricare e scaricare. Se pure qualche conduttore, sfinito, si fermava a ristorarsi con un paio d'ore di sonno, non si fermavano gli automezzi, che venivano presi in consegna da altri conduttori che avevano appena fruito del breve intervallo di riposo.

Ma ogni tanto anche i mezzi si fermavano per qualche guasto. L'Autoreparto inviava allora i suoi meccanici. Se il guasto era riparabile sul posto, l'automezzo continuava il suo servizio, altrimenti veniva rimorchiato verso l'officina.

Anche i rifornimenti erano... volanti. Con preavviso via radio, l'autocisterna si faceva trovare all'appuntamento in un luogo prefissato, dove le autocolonne in transito effettuavano il pieno.

Si andava dappertutto, a prelevare qualsiasi cosa gli organi di comando della Brigata individuassero come necessario o utile: dai viveri per tutti coloro che erano impegnati nei soccorsi, ai badili e picconi che venivano consegnati ai volontari che affluivano, alle parti di ricambio per gli automezzi... Furono due settimane di lavoro intensissimo per tutti; non si guardava all'orario, non si badava al grado, non si stava a considerare se un dato lavoro era di propria competenza o meno: tutti erano disponibili a fare tutto.

Ad impedire l'avvicinarsi di curiosi, c'erano posti di blocco costituiti da Carabinieri, Polizia, Guardia di Finanza. Anche le strade di accesso, già insufficienti per il grande volume di traffico dei mezzi di soccorso, venivano interdette ai civili a notevole distanza dal luogo della disgrazia.

CAPITOLO 2

Dopo due settimane, cessate le prime e più impellenti necessità, l'Autoreparto «Tridentina» tornò in sede. Sul posto rimasero i genieri, a continuare i lavori di ricostruzione.

Gli automezzi dell'Autoreparto sarebbero poi tornati ad un anno di distanza, a recuperare i materiali che il genio, terminati i lavori, aveva lasciato sul posto.

Dalla testimonianza dell'allora tenente Giannino Garbelotto, comandante dell'autodrappello del Quartier Generale del V Corpo d'Armata, si può ricostruire parte dell'attività svolta dal *V Autogruppo* dello stesso Corpo d'Armata.

L'autodrappello era allora di stanza a Vittorio Veneto e alle 9 circa del mattino successivo al disastro venne allertato dall'aiutante maggiore del V Autogruppo affinché fornisse supporto logistico a una sezione di 24 ambulanze provenienti dal 1° Autoreparto di Treviso. Gli automezzi erano al comando del capitano Gianfranco Albertoni e del maresciallo Vincenzo Ramunno.

Dopo aver fatto rifornimento agli automezzi e rifocillato i conduttori, la sezione riprese la marcia per Longarone.

Al loro arrivo, uomini e mezzi vennero impiegati per lo sgombero dei feriti sull'ospedale di Belluno e delle salme al cimitero di Fortogna.

Il loro impiego durò tre mesi circa, facendo base logistica a Vittorio Veneto, nella caserma «E. Gotti». Qui venivano sostituiti i conduttori per il turno di riposo traendoli dagli autieri in forza alla sezione del 1° Autoreparto del V Autogruppo di C.A. distaccata a Vittorio Veneto. Nel frattempo venivano manutenzionati e riparati i mezzi sottoposti, come gli uomini, a un lavoro massacrante.

Si verificava perfino l'uso delle ambulanze come trattore per rimuovere blocchi di macerie pesantissimi per cercare se sotto si trovasse qualche essere umano ancora in vita.

A tutti coloro che presero parte alle operazioni di soccorso, il Ministero della Difesa conferì un attestato di benemerenza, a firma dell'allora ministro Giulio Andreotti, con la seguente dicitura: «Quando una immensa sciagura si era abbattuta sulle popolazioni del Cadore i militari accorsero a portare l'aiuto che essi soli – in quelle circostanze – potevano dare.

Prodigandosi in comunione di dolore oltre i limiti del dovere, rintracciarono e composero i morti, riaprirono le strade, gettarono i ponti, donarono ai superstiti il conforto di una assistenza fraterna fiorita d'amore.

Mentre i morti raggiungevano la pace, coloro che erano rimasti ritrovavano la speranza, perché sentivano che – attraverso i suoi figli alle armi – tutto il popolo italiano era presente, con la decisa volontà di aiutarli a riprendere il cammino».

L'A.N.A. (Associazione Nazionale Alpini) attribuì invece a tutti i rappresentanti del Corpo una medaglia con le seguenti diciture.

«In segno di riconoscenza. Diga del Vajont, 9 ottobre 1963» e, sul rovescio, «Vi chiamò il dovere – trovaste l'orrore – vi sostenne l'amore».

Il 9 ottobre 1983, in occasione della ricorrenza del ventennale del disastro, il comune di Longarone concesse un attestato di riconoscenza a tutti i reparti che avevano offerto il loro contributo nel momento della disgrazia.

ASCOLTANDO CHI C'ERA

Ci stiamo recando, in auto, dalla caserma «Toigo» a Longarone, risalendo la Strada Statale 51, la stessa che in quella terribile notte del 9 ottobre 1963 il maresciallo maggiore «Aiutante» Sebastiano Querin, allora giovane sergente in forza all'Autoreparto «Cadore», si trovò a percorrere nella stessa direzione.

Le parole del sottufficiale riportano in vita, un fotogramma dopo l'altro, le immagini di quella stessa notte e dei giorni seguenti.

«Avevamo avuto tutti la sensazione che fosse accaduto qualcosa di spaventoso, del quale però nessuno era in grado di fornire una precisa spiegazione e descrizione. Un black-out totale aveva colpito Belluno per una decina di minuti e il tuono che si era avvertito, proveniente dall'alta valle del Piave, il cui rimbombo continuava a rincorrersi, ci spingeva più a farci l'un l'altro domande che non a darci risposte. L'opinione più corrente era che fosse crollata la diga del Vajont.

Erano trascorse poche decine di minuti ed io ero già in cammino verso il luogo della disgrazia, insieme a gran parte dell'Autoreparto. Negli ultimi chilometri si dovette procedere a passo d'uomo. In molti tratti infatti la strada era scomparsa sotto una coltre di acqua e fango, come se il Piave fosse straripato per una piena improvvisa. Di tanto in tanto, un «bong»: un cadavere che, fluttuando trasportato dalla corrente, veniva a cozzare contro la fiancata della vettura.

Gli indizi ci confermavano nell'ipotesi iniziale, cioè il crollo della diga.

Dopo Fortogna, non fu più possibile procedere. Un nebbione fittissimo e innaturale gravava su tutta la valle, impedendoci anche di illuminare la scena con i fari dei veicoli. Impotenti ad assumere una qualsiasi iniziativa, non ci restò che attendere la luce del giorno.

Quando i primi raggi del sole riuscirono a squarciare la densa caligine, ai nostri occhi apparve uno spettacolo innaturale. Longarone era una cittadina familiare per tutti noi; chissà quante volte ci eravamo recati là in libera uscita o vi eravamo transitati per andare ad effettuare le nostre esercitazioni nell'alto Cadore! Ma di tutto ciò che conoscevamo non esisteva più nulla: solo un coacervo di macerie sparse e sepolte sotto una coltre di fango. Sembrava di essere in chissà quale altro posto, in un'altra parte del mondo, o forse al di fuori di esso.

Innaturale, in mezzo a tanta rovina, il campanile della chiesa, scomparsa anch'essa insieme alla canonica».

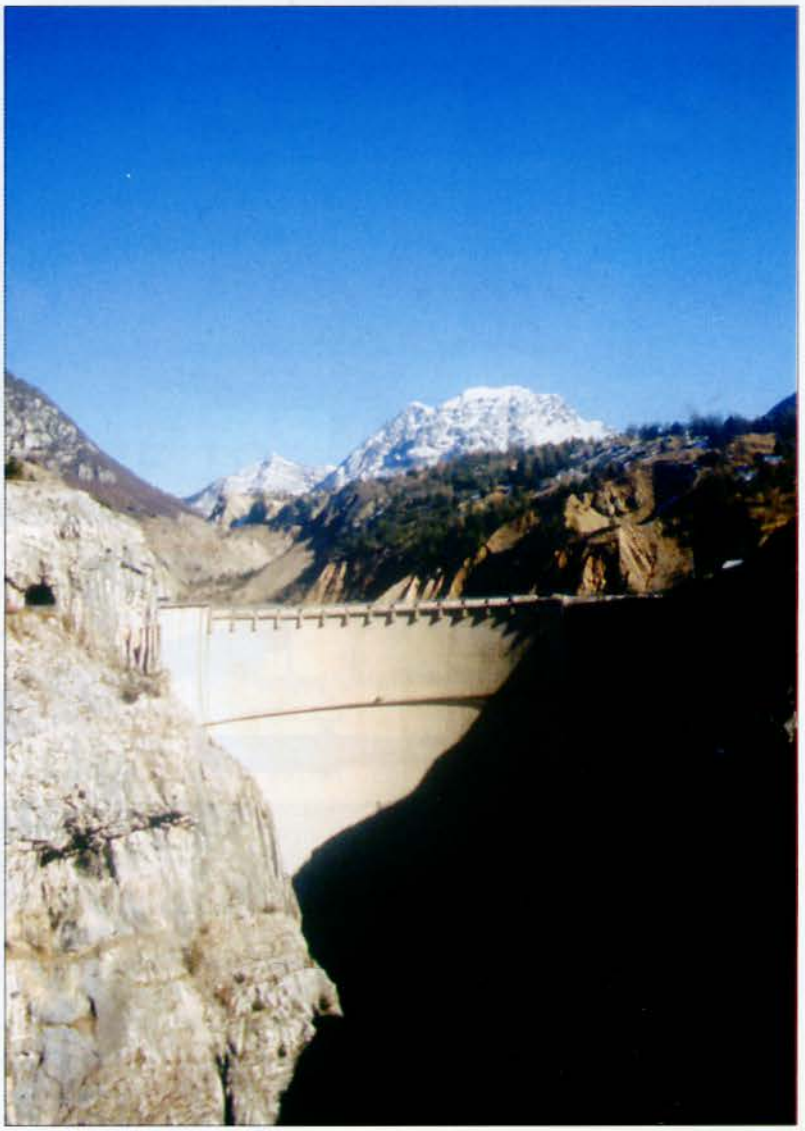
Mentre il sottufficiale racconta, siamo già a Longarone. A chi vi giunge per la prima volta, non sembra mai accaduto nulla: l'ampia vallata è ora vivacizzata da case, tutte nuove e luccicanti, fra le quali diverse fabbriche svolgono a pieno ritmo la loro attività produttiva.

Una perla ancora più splendente, nel candore delle case: la nuova chiesa di Longarone.

Sparsi tra i giardini e lungo il greto del fiume, perfino alberi di una certa mole, dei quali tuttavia non è difficile indovinare l'età: nessuno di essi può avere più di 32 anni.

Al di là della valle, la stretta gola dalla quale si era liberata e scatenata la Morte; sul fondo, grigia e intatta, l'ormai inutile diga, silenzioso monumento di se stessa.

«*Molti sostennero* – continua il racconto del sottufficiale – *che, pur nell'immensità della sciagura, fosse stata una fortuna il fatto che la diga avesse resistito all'urto. Invece questa fu una concausa che contribuì ad elevare l'entità delle perdite. Se la diga fosse crollata, la massa d'acqua si sarebbe incanalata lungo la gola, con tutta la violenza immaginabile, ma la strettoia che fa seguito ad essa avrebbe potuto costituire un certo freno ed è probabile che la distruzione sarebbe stata inferiore e il numero delle vittime più ridotto. Invece la diga stessa funzionò in un certo senso da trampolino di lancio che, catapultando milioni di metri cubi di acqua al di là di essa, li scaraventò su Longarone. Ma prima ancora dell'urto della massa d'acqua, molta parte dell'azione distruttiva venne effettuata dallo spostamento d'aria*».

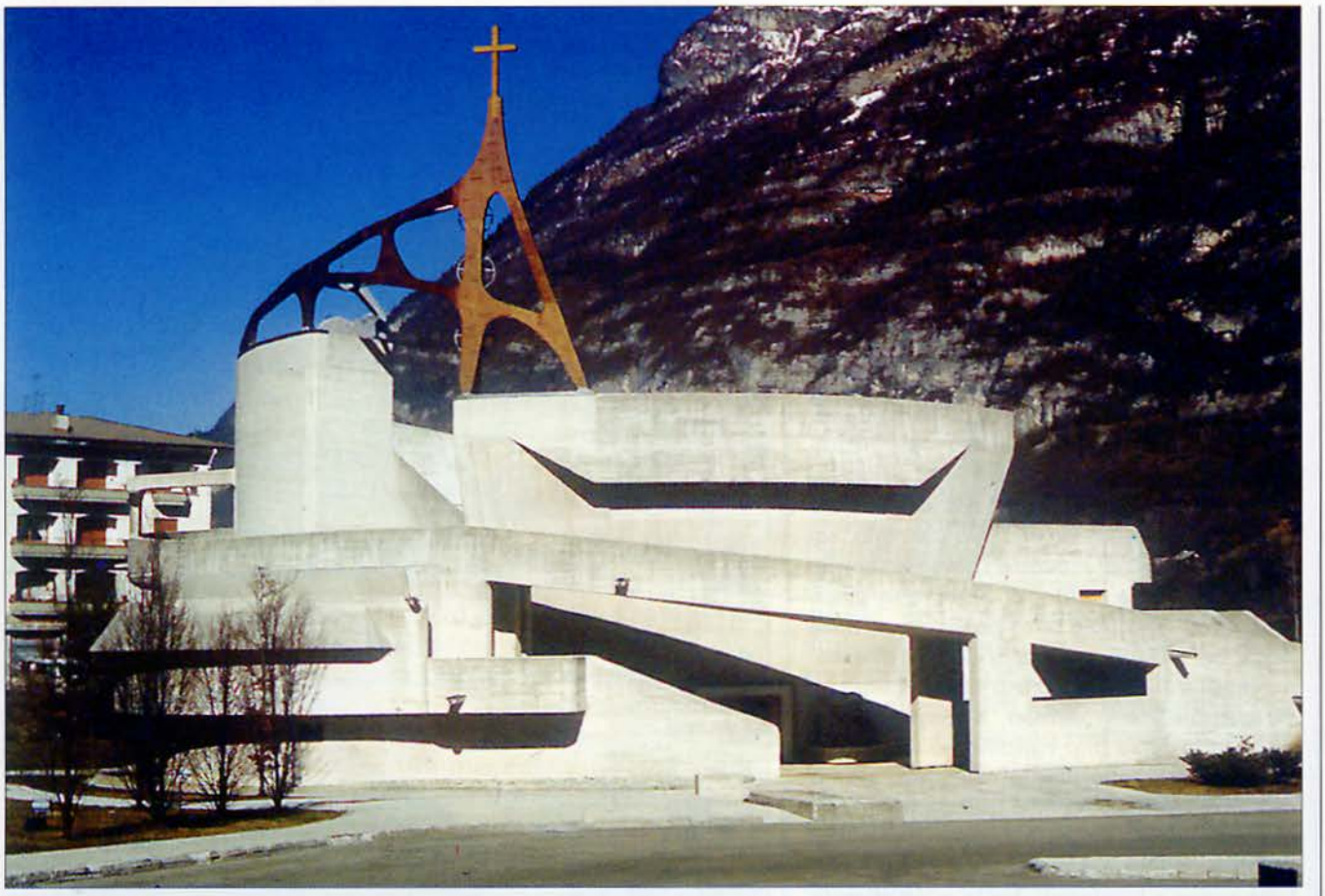


La diga del Vajont oggi, inutile ma ancora integra; dietro, l'«assassino», vale a dire il pezzo di montagna franato (foto V. Capodarca).

La serie di tornanti ci ha portato ormai in quota e, dopo alcune centinaia di metri di una galleria tutta traforata da aperture verso l'esterno, sopra la gola, siamo sul luogo della disgrazia. Apposite piazzole di sosta consentono ai visitatori di parcheggiare l'auto e di osservare la scena da punti privilegiati. La diga è giù, con la sua sommità pochi metri sotto di noi, ma al suo interno non c'è più una goccia d'acqua. A fianco della strada, proprio sopra la diga, è stato eretto un grandioso monumento raffigurante la diga stessa. Un cartellone esplicativo racconta nei dettagli ciò che avvenne quella sera del 9 ottobre 1963.

Davanti al nostro sguardo, lungo il proseguimento della valle, dove essa dovrebbe continuare, c'è invece una grande collina, già ammantata di vegetazione: è... l'assassino!

È come se il monte Toc si fosse spaccato a metà: la parte rimasta in piedi è ancora là e tutto il suo fianco, per un'altezza di alcune centinaia di metri, è oggi una superficie liscia, in quel momento celata dalla neve. La parte caduta è invece quella



La bella, nuova chiesa di Longarone, frutto del genio di Giovanni Michelucci (foto V. Capodarca).

grossa collina che ci copre lo sguardo e sulla quale la strada continua a inerpicarsi. Alcune centinaia di metri più avanti, questa comincia a discendere e, in fondo, si vede l'inutile rimasuglio del lago, ricoperto da una spessa lastra di ghiaccio. L'enorme frana ha avuto perfino il potere di invertire l'idrografia della valle, tanto che il torrente che un tempo alimentava il lago, ora ha mutato senso di marcia e si dirige dalla parte opposta, costituendo uno dei rami sorgentizi del fiume Cellina.

Il maresciallo continua a raccontare e ci parla delle fortuite circostanze che avevano determinato la salvezza di alcuni, della penosa opera del recupero delle salme, della disperazione dei sopravvissuti.

«Il mio stesso suocero, Giovanni Dazzi, avrebbe dovuto morire, insieme ai suoi colleghi di lavoro addetti alla cura e manutenzione della diga. Soffriva però di un poco simpatico acciacco fisico: era rimasto completamente privo di denti sì ché, non potendo masticare, mal si adattava al cibo disponibile sul posto di lavoro. Aveva perciò deciso di prendersi una settimana di ferie per recarsi a Farra d'Alpago, presso una sua casa che aveva necessità di un rifacimento del camino; nel contempo, avrebbe potuto rifarsi con qualche buona mangiata di polenta. Fu per questa ragione che in quella notte egli era assente; di tutti i suoi compagni, i primi ad essere spazzati via, sono rimasti soltanto i nomi, sovraimpressi su quella lapide.

Lo stesso attuale sindaco di Longarone, Gioacchino Bratti, deve la propria salvezza al fatto che quella sera si trovava fuori paese; così pure il fratello Luciano, allora impegnato nel servizio militare.

La disperazione della gente si rivelava in tanti episodi. C'era chi, tornato da fuori e riconoscendo il luogo dov'era stata la sua casa, ci supplicava di continuare a scavare e, nell'assurda speranza di trovare qualcuno in vita, giungeva ad asserire di aver udito delle grida di aiuto provenienti da sotto il fango.

Si videro genitori che, riconosciuta la tomba dov'era stato sepolto il proprio figlio, afferravano il piccone e si davano a scavare, per riportarne alla luce il corpo e recarlo via con loro».

Il sottufficiale ci conduce a visitare la nuova, bellissima chiesa di Longarone. Nei suoi sotterranei sono ancora conservate, fra tanti cimeli, le campane della vecchia chiesa, alcune ridotte a frammenti. Mentre percorriamo i corridoi, i saliscendi, le gradinate del sacro edificio, cercando di carpire i misteri della sua conformazione e delle sue linee di equilibrio, rivolgiamo un sincero apprezzamento rivolti al sottufficiale:

– Doveva essere una bella mente, l'architetto che ha saputo concepire un capolavoro come questo!

Ma subito, improvvisa, la folgorazione:

– Ma io so chi è l'architetto! È Giovanni Michelucci!

E ricordiamo la nostra serie di interviste al grande Maestro effettuate quattro anni prima, quando egli stava per compiere cento anni. Riconosciamo le linee, lo stile inconfondibile, e da quel punto in poi, fino all'uscita, i nostri passi si muoveranno con soggezione, quasi nel timore di profanare, con il loro peso e il loro rumore, l'opera e il ricordo del Genio.

Al cimitero di Fortogna si conclude la visita. Quelle croci bianche, in gran parte senza nome e senza foto, allineate in bell'ordine nei due ampi settori separati dal vialetto centrale, sanno tanto di cimitero di guerra.

Tutto sembra nuovo, candido, lucente. Di vecchio, e brunita dal tempo, solo la grande croce di legno, la stessa che i Vigili del Fuoco eressero proprio nei giorni della tragedia.

ALLUVIONE DI FIRENZE 1966

La furia dell'Arno

Quella targhetta marmorea che, su un muro di Piazza Santa Croce, a quasi tre metri dal selciato, indicava il livello raggiunto dall'Arno il 13 settembre 1557, era lì da secoli e nessuno vi poneva più attenzione. Una nota di colore per qualche turista dall'occhio assai vigile e nulla più. Nessun fiorentino avrebbe mai immaginato, neppure la sera di quel 3 novembre 1966, che stava per maturare un dramma che avrebbe determinato l'apposizione di una nuova targa, un buon sessanta centimetri sopra quella.

Certo, pioveva ininterrottamente da tre giorni: una pioggia greve, insistente, uniforme su tutto il bacino del fiume. Si sarebbe poi saputo che il pluviometro di Arcetri avrebbe registrato un livello di 266 millimetri: come dire l'acqua di cinque mesi concentrata in tre giorni.

L'Arno è già straripato. La piccola onda rettilinea che ancora si avverte in corrispondenza della linea dei lampioni, indica la spalletta del ponte, ormai inutile confine posto dall'uomo tra sé e il fiume (foto R. Fattorini).

CAPITOLO 2

Nella notte – una notte di concitazione e di parossismo per tutti gli operatori (del comune, dell'Enel, dell'acquedotto, delle questure e prefetture) – vennero aperte le dighe di Penna e di Levante, a monte di Firenze, ormai schiacciate dalla gran massa d'acqua in afflusso. Voci di popolo attribuiranno in seguito proprio a questa iniziativa la causa prima del disastro: se anziché attendere l'ultimo momento – si sostenne – queste fossero state aperte prima, quando il fiume era ancora in grado di ricevere, forse la tragedia sarebbe stata evitata. Ogni inchiesta in proposito, condotta in seguito, non avrebbe comunque rilevato specifiche responsabilità da parte di nessuno, se non di... Giove Pluvio.

Al chiuso della caserma «Predieri», nel rione di Rovezzano, proprio a ridosso del segmento di fiume che segna l'ingresso dell'Arno in città, tutti dormivano tranquilli e ignari di quanto stava accadendo. Vennero destati solo dal fragore improvviso provocato dal crollo del muro di cinta che veniva abbattuto dalla furia delle acque. In pochi secondi, l'Arno dilagava per i piazzali, i cortili, i vialetti, e saliva a vista d'occhio verso le camerate e nelle abitazioni delle famiglie dei sottufficiali.

Tutti in piedi, militari e civili, si gettarono freneticamente a tentar di salvare, oltre che se stessi e i propri familiari, anche quanto più era possibile del materiale del proprio posto di lavoro.

I piloti e i conduttori del XIX Battaglione Corazzato «M.O. Tumiati» fecero a gara a portar via i carri – specie gli M 113 – dal parcheggio, noto come «il Fungo» per la sua forma tipica, e a tentare di allontanare quanti più mezzi possibile dai capannoni.

Una piccola fortuna, nella drammatica situazione, fu la stessa conformazione della caserma la quale presentava, e presenta tuttora, sul lato nord, opposto al fiume, proprio in corrispondenza dell'ingresso della palazzina comando e della porta carraia, un gradino di circa tre metri che viene superato con una rampa che conduce all'esterno. Su questa salita vennero condotti gli M 113, parzialmente al riparo dalle acque. Gli automezzi, nonostante il generoso prodigarsi di ognuno, rimasero quasi tutti sott'acqua. Nei giorni successivi, gli addetti all'officina leggera e al posto manutenzione avrebbero avuto un bel daffare nelle operazioni di bonifica. Una volta liberati dal fango, i mezzi vennero risanati, con sostituzione dell'olio, dei filtri e di tutte le parti più esposte al danno. Essi rientrarono in esercizio, ma nessuno avrebbe avuto vita molto lunga.

Le difficoltà temprano i caratteri e infondono coraggio e forza d'animo anche a chi non ne ha mai avuti. In uno slancio di commovente generosità, tutti, fino all'ultimo soldato, mentre non avevano ancora terminato di porre al sicuro se stessi, già partivano per portare soccorso a chi ne aveva più bisogno.

Sul momento, su ordine del Comando del VII Comiliter, quanti non erano in condizione di operare vennero trasferiti presso la vicina Caserma «Perotti», in zona Coverciano, la quale, oltre ad essere in posizione più elevata rispetto alla caserma sorella, era anche riparata dalla massicciata della ferrovia, contro la quale si erano infranti gli ultimi flutti. La ritirata fu però breve e del tutto momentanea: il giorno dopo erano già tutti di nuovo in sede, con le maniche rimboccate, a disseppellire dal fango la loro caserma disastrata.

Altri invece, i piloti degli M 113, avevano già avviato il motore, tirato giù le paratie laterali, abbassato il pannello stabilizzatore e si erano lanciati là dove più necessitava il loro aiuto. Grazie alle proprietà di galleggiamento del mezzo cingolato, essi si spinsero ovunque, a salvare gente bloccata nei piani alti delle case, a portar viveri, a fare tutto ciò che non poteva essere compiuto con i mezzi comuni. Nel corso della loro «navigazione», i piloti non erano naturalmente in grado di vedere dove vogavano i loro cingoli; molte auto perciò, sepolte dall'acqua fangosa, si ritrovarono seriamente danneggiate. Passata la buriana, già diversi proprietari stavano avanzando richieste di risarcimento danni, quando una generosa iniziativa della Fiat per l'acquisto di nuove auto li convinse a desistere.

Il famoso «spiritaccio» toscano, che trova la battuta specie nei momenti più drammatici, registra anche qui un suo riscontro. Nella ricca aneddotica che caratterizzò la storia dell'alluvione, anche il XIX inserisce la sua.

Tra gli incarichi affidati al reparto, c'era anche quello di tirar via gli animali morti dalle stalle e seppellirli. Ora, proprio in quei giorni era annunciato l'arrivo di un eminente politico dell'epoca il quale, invece, annullò di punto in bianco la visita. Sulle bocche dei militari circolò allora la voce che l'illustre personaggio avesse rinunciato a farsi

vedere proprio per avere appreso che i carristi... «seppellivano le carogne».

A rendere il giusto merito all'attività e all'impegno profuso dai suoi uomini, il Ministero degli Interni conferiva, al XIX Battaglione Corazzato, la Medaglia di Bronzo al Valor Civile.

Dopo l'alluvione, il Comando della Brigata «Friuli», affogato nella sua sede di via Tripoli, venne a stabilirsi alla «Predieri», nella palazzina sopraelevata già sede del Comando del Battaglione Corazzato.

Il tam tam dei mezzi di informazione, frattanto, si era avviato anche se, come più tardi verrà da tutti rimproverato, le autorità di governo furono le ultime a prendere coscienza della gravità di ciò che era avvenuto e della portata del disastro.

Il Comando Militare Territoriale soltanto alle 3 di notte aveva ricevuto le prime richieste di soccorso da parte della prefettura di Arezzo, e alle 4 dalla questura di Firenze, senza che nei giorni immediatamente precedenti vi fosse stato alcun tipo di preallarme. Tutto ciò potrebbe oggi destar meraviglia visto che da quella volta, non appena l'Arno comincia a intorbidirsi, già le autorità cittadine aggrottano le ciglia; come l'onda comincia a inerpicarsi su per i muri di contenimento, scatta l'attenzione, cui segue via via tutta una serie di allertamenti. La paura, è evidente, ha fatto scuola.

Dal Comiliter, con il precipitare della situazione, partiva una serie di ordini. Tra le altre iniziative prese sul momento, vi fu quella di far intervenire gli M 113 della Brigata «Trieste» di Bologna, elementi del Genio Pionieri con barchetti e della Brigata Paracadutisti «Folgore» con elicotteri.

Saltate le linee telefoniche, venivano allestiti collegamenti radio e mantenuto il ponte radio già in funzione, ma solo il giorno 6 si sarebbe riusciti a raggiungere un minimo di coordinamento nei soccorsi con le autorità civili.

Gli autieri all'opera

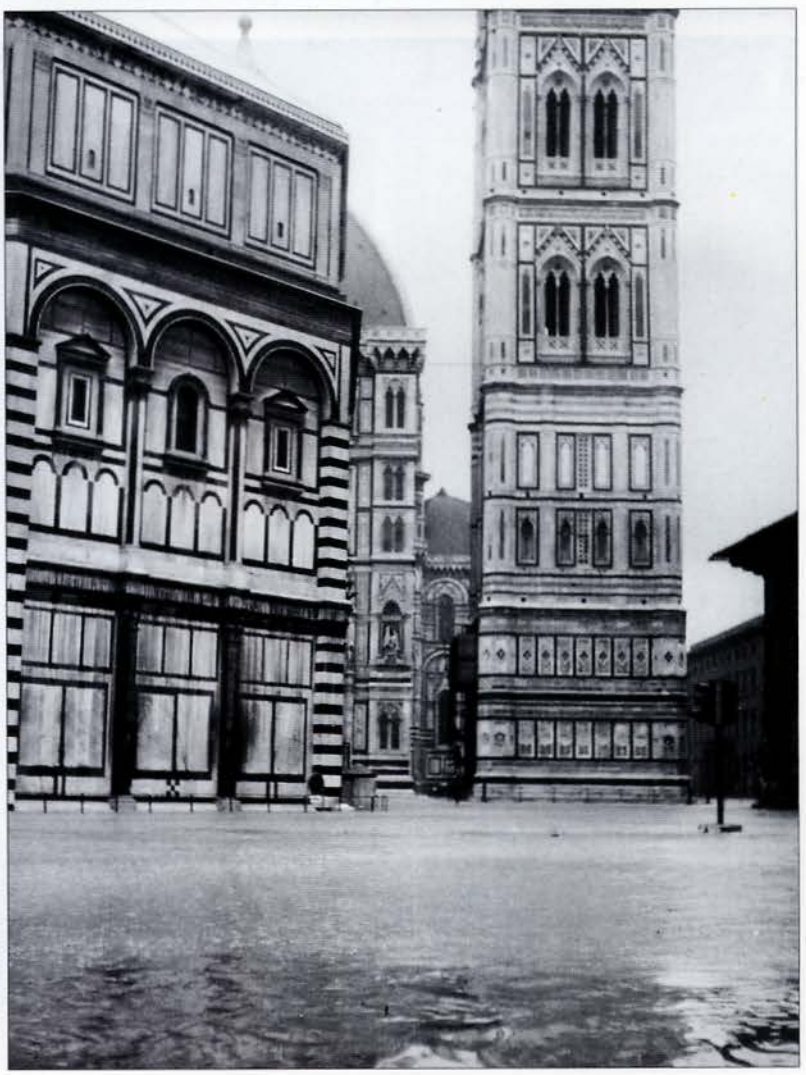
Mentre tutto ciò avveniva alla «Predieri» e presso il Comando Regione, attività di vario genere, tutte legate all'emergenza, si svolgevano presso la caserma «Perotti», a Coverciano, da sempre prettamente automobilistica, sede della Direzione della Motorizzazione del VII Comiliter, della 7ª ORA, del Reparto RRR e dell'Autoreparto della Brigata «Friuli», nonché del 7° Autoreparto Misto Territoriale. Comandante della caserma era allora il tenente colonnello Ludovico Zanotto.

Erano le 6 circa e i primi sottufficiali facevano il loro ingresso in caserma. Benché fosse giornata festiva, non deve meravigliare un così mattiniero avvio delle attività. Il 4 novembre, come tutti sanno, cade l'Anniversario della Vittoria, festa nazionale, e i reparti di Firenze, nella circostanza, si stavano apprestando alla cerimonia commemorativa.

In piazza Duomo, il *Reparto RRR «Friuli»* aveva schierato due mezzi speciali a scopo espositivo. Due sottufficiali, appena entrati in caserma, avevano appunto il compito di provvedere agli ultimi dettagli. Fu lì che squillò il telefono: era il Comando Brigata che, già con l'acqua in casa, chiedeva soccorso e dava disposizioni perché venissero recuperati e posti in salvo i mezzi da piazza del Duomo.

Pochi minuti e gli ACM/52 soccor-

Escludendo dal computo la perdita di vite umane, i danni maggiori sono quelli sofferti dall'immenso patrimonio artistico. Qui le acque dell'Arno hanno raggiunto il Battistero e il Campanile di Giotto, fra i quali si intravede la basilica di Santa Maria del Fiore (foto R. Fattorini).



CAPITOLO 2

so, con i due sottufficiali come conduttori, erano in cammino. Con l'acqua già all'altezza dei pianali, i due veicoli esposti venivano agganciati e, attraverso percorsi tortuosi e su vie che non avevano più nulla da invidiare ai canali di Venezia, rientravano in Caserma.

Per strada, scene da apocalisse, con gente che, profittando del passaggio degli automezzi, vi saliva sopra per farsi portare fuori dai gorghi.

Non tutti i mezzi vennero recuperati, fra quelli approntati per la festa: diverse ambulanze del Reparto Sanità della «Friuli», schierate in Piazza Santissima Annunziata, vennero mestamente sommerse.

L'*Autoreparto «Friuli»* era allora comandato dal capitano Romano Fattorini. È grazie alla sua diretta testimonianza, unita a quella di alcuni sottufficiali, in particolare il maresciallo Fernando Mastronicola, che si riesce a ricostruire l'attività del Reparto, a riguardo della quale i documenti ufficiali sono desolatamente aridi di particolari. In pratica l'ufficiale, quale ex comandante del Reparto, è in grado di riferire l'attività «interna»; il sottufficiale, più vicino alla parte esecutiva, relaziona sulle operazioni esterne.

Il primo allertamento era pervenuto, direttamente dal Comando Regione al comandante dell'Autoreparto, verso le 2 e 30 del 4 novembre.

Mentre la minaccia si faceva via via più concreta, veniva approntata un'autocolonna di OM «Taurus» che, proprio mentre l'Arno cominciava a riversarsi in città, si portava dalle parti di Ponte Vecchio, a raccogliere quanti abitavano i piani inferiori delle case sul Lungarno e portarli in salvo nel parco di Villa Viviani, sulle alture di Settignano. La sistemazione era, ovviamente, di emergenza, all'interno di tende allestite nella fretta imposta dal precipitare degli avvenimenti e di alcune stanze messe a disposizione dai proprietari della villa. Insieme al riparo offerto dalle tende, si cercò di alleviare il disagio dei sinistrati fornendo anche coperte e i primi viveri di conforto. Nel parco della villa vennero approntati anche un posto ristoro ed un posto di medicazione, quest'ultimo affidato alle cure dell'ufficiale medico della caserma «Perotti».

Prima ancora che l'Arno, scavalcan-

La corrente di fango ha ormai invaso le vie di Firenze: ognuno cerca scampo come può (foto R. Fattorini).

do le spallette dei ponti, tagliasse in due la città, l'Autoreparto era riuscito, transitando con alcuni automezzi sul ponte – allora in ferro – di Varlungo, a costituire un piccolo distaccamento di soccorsi anche sulla riva sinistra, sul prato sottostante Piazzale Michelangelo, lo stesso oggi occupato da un camping. Non lontano, accanto alla chiesa di San Miniato Alto, venne allestita una seconda tendopoli.

Una volta interrotte le vie di comunicazione e prima che esse venissero riattivate, il rifornimento agli operatori della riva sinistra venne effettuato mediante traghettamento con alcuni M 113 del 19° Battaglione Corazzato.

Dopo due o tre giorni, quando l'Arno si era ritirato lasciando dietro di sé soltanto cadaveri, rovine, detriti e fango, sotto Piazzale Michelangelo vennero sistemate alcune fotocellule, azionate da gruppi elettrogeni della Compagnia Genio Pionieri «Friuli» le quali, dirigendo i fasci dei loro riflettori verso Ponte Vecchio, consentirono ai soccorritori di operare anche di notte. Non fu certamente agevole ancorare al suolo le stesse fotocellule, a causa del terreno ridotto ad una poltiglia di fango.

Una fotocellula, con le stesse finalità, venne installata in via Tornabuoni.

Alla fase della prima emergenza, tesa soprattutto al salvataggio di vite umane e al ristoro degli alluvionati, seguì, senza soluzione di continuità, quella dell'evacuazione. I militari dell'Autoreparto cominciarono a vuotare negozi e cantine, lavorando in simbiosi con i militari del 40° Reggimento Fanteria «Trieste», affluiti dopo due o tre giorni da Bologna e ospitati anch'essi presso le strutture dell'Autoreparto. Questo, con l'arrivo di militari esterni, aveva assunto dimensioni mastodontiche (un migliaio di uomini e trecento automezzi da gestire e amministrare), con conseguenti ingenti problemi di alloggiamento.

In via Tornabuoni vennero rinvenute, a distanza di qualche giorno dall'alluvione, delle persone ancora vive, prese in trappola dal mare di acqua e fango. Vennero recuperati, purtroppo, anche diversi cadaveri già in fase di decomposizione.

Anche nel sottopassaggio della stazione di Santa Maria Novella vennero trovati dei cadaveri e toccò proprio ai militari dell'Autoreparto la pietosa opera del loro recupero e della sistemazione negli appositi sacchi.

Alcuni profughi vennero recuperati dai tetti delle case, dove avevano trovato scampo, facendoli salire sugli M 113 che li conducevano all'asciutto. Gli stessi ufficiali e sottufficiali del Comando Regione, bloccati al terzo piano di Palazzo Santa Caterina, vennero evacuati dagli uffici del Comando per mezzo di canotti, per essere poi condotti, sempre a mezzo di M 113, nella zona di Porta a Prato dov'era stato costituito un centro di coordinamento di tutte le forze di soccorso che man mano affluivano.

Anche a Peretola numerose famiglie vennero recuperate dai tetti delle case e vennero sgomberate una cinquantina di carogne di mucche e cavalli che vennero seppellite in campagna, dalle parti di Quinto. Oltre ad esse, purtroppo, vennero recuperati anche i cadaveri di due vittime. Sempre a Peretola era stato costituito un posto di medicazione, supportato dalla C.R.I. di Scandicci, da dove coloro che avevano necessità di ricovero venivano prelevati e condotti presso gli Ospedali Riuniti di Careggi in elicottero.

Altre vittime vennero rinvenute presso una casa di riposo per anziani, a Coverciano, e trasportate per le ese-

IL CORPO AUTOMOBILISTICO NELLE PUBBLICHE CALAMITÀ

Le insegne dei negozi, lambite ormai dalle acque, danno la misura del livello raggiunto dalle acque lungo le vie e nelle piazze fiorentine; la corrente ha rubato dalle abitazioni il gasolio del riscaldamento che ora galleggia in superficie e si insinua ovunque (foto R. Fattorini).

CAPITOLO 2

quie presso la chiesa di via Centostelle. I superstiti, invece, vennero caricati su canotti e trainati all'asciutto sempre dagli M 113.

All'interno della trattoria «Latini», nel centro storico, vennero salvati alcuni turisti tedeschi, rimasti bloccati sulla parte superiore delle scale.

Il materiale evacuato dalle cantine, caricato sugli automezzi, veniva consegnato ad una delegazione comunale e radunato presso un centro di raccolta istituito dalle parti di Firenze Nord.

Gli automezzi civili invece, man mano che venivano recuperati, venivano sgomberati presso l'attuale prato dell'Ostello della Gioventù, ai piedi della collina di Fiesole.

Il 7° *Autoreparto Misto Territoriale*, nel frattempo, non restava inoperoso. A poche centinaia di metri dalla Perotti c'era, e c'è tuttora, il deposito carburanti e lubrificanti di media capacità di Covercianino che, già da subito, si era intuito sarebbe stato pesantemente interessato alle operazioni di soccorso. Senonché l'Arno aveva ormai spezzato in due la città. La massa d'acqua transitata nel momento di massima piena venne valutata in 6000 metri cubi al secondo (va tenuto presente che la portata media del fiume è di circa 100 mc al secondo, mentre la minima ha sfiorato, in qualche stagione particolarmente siccitosa, un solo metro cubo). Per dirla in immagini, sarebbe come se un fiume del calibro del Danubio fosse transitato in gita turistica per le vie di Firenze.

Con questa situazione, chi abitava al di là dell'Arno era completamente tagliato fuori dal resto della città e viceversa. Proprio là, a Galluzzo, abitava il maresciallo Fornaciari, capo deposito. Toccò al personale dell'Autoreparto recarsi ad avviare l'attività del deposito stesso e, soprattutto, il gruppo elettrogeno, visto che nel frattempo era venuta anche a mancare l'erogazione di energia elettrica.

Alla «Perotti» cominciavano intanto ad affluire, come sfollati, i soldati della «Predieri», seguiti, nei giorni successivi, da quelli dei reparti affluiti da fuori regione. Ma non furono soltanto i militari ad intervenire: organizzazioni umanitarie, studenti, volontari di ogni genere e provenienza, cominciavano ad accorrere, con nobile altruismo, a lenire le ferite della città, a portare aiuto ai sinistrati, a recuperare l'immenso patrimonio storico e artistico di Firenze. Furono quelli che poi i Fiorentini avrebbero ribattezzato «gli angeli del fango».

Oltre ai militari di stanza nella regione, dal giorno 7 affluirono i raggruppamenti «Legnano», «Cremona», «Centauro». Tutto ciò comportava, ovviamente, anche seri problemi di ordine logistico.

La «Perotti» era divenuta la più importante base dei soccorsi. Anche il 7° Autoreparto offrì le sue strutture, dove vennero ospitati 500 tra i militari affluiti e amministrati 200 automezzi. Presso le colonnine del suo deposito, come pure in quello del Reparto RRR, gli automezzi fecero la spola per giorni e giorni per rifornirsi di carburante.

La *7ª ORA* mise a disposizione tutte le sue potenzialità per effettuare le riparazioni: alla fine dell'emergenza risultarono sottoposti a riparazione 972 automezzi, sia militari che civili, impiegati nelle operazioni, per un totale di 12.685 ore lavorative, mentre 264 furono gli automezzi recuperati dal fango, bonificati e ripristinati; dai suoi magazzini erano uscite oltre 31 tonnellate di ricambi e materie di consumo.

La stessa ORA ospitò, per tutta la durata dell'emergenza, ben 1000 Vigili del Fuoco accorsi da tutta Italia, che vennero alloggiati dentro la palestra, nella sala scherma e all'interno del vasto magazzino complessivi.

Una foto di routine, se si trattasse di Venezia; ma siamo a Firenze. Con la corrente che arriva a sfiorare i balconi dei primi piani, qualcuno cerca scampo a nuoto (foto R. Fattorini).

La presenza dei Vigili del Fuoco si sarebbe volta a vantaggio della ORA, in quanto essi realizzarono degli attacchi volanti da un vecchio pozzo artesiano esistente in caserma e mai utilizzato, sì che da allora all'ente non sarebbe mai più mancata l'acqua.

Le maestranze civili lavorarono per tre domeniche consecutive, rinunciando a ogni retribuzione legata alla natura festiva della giornata; si trattava di personale specializzato, la cui assenza avrebbe seriamente pregiudicato la continuità delle operazioni.

Per tutto il periodo, la cucina della «Perotti» venne tenuta a pieno regime, dovendo soddisfare le necessità di tanto personale che accedeva a rotazione.

Il deposito carburanti e lubrificanti di Covercianino cedette circa 315 mila kg di benzina, tra avio, normale e super, 210 mila di gasolio e quasi 10 mila di lubrificanti.

Le cifre complessive dell'impegno militare, in tutta l'operazione di soccorso, che si sarebbe protratta per oltre un mese, cioè almeno fino al 7 dicembre successivo, parlano della presenza di 8.525 uomini, 16 mezzi cingolati, 130 natanti, 14 elicotteri, 847 automezzi, 314 attrezzature varie del genio.

Al personale che aveva fornito la propria opera nei soccorsi, il Ministero della Difesa-Esercito, con circolare nr. 00/0/30 del 6 febbraio 1967, concesse un attestato di benemerenza.

Dopo circa un anno e mezzo dall'alluvione, presso il Palazzo dei Cinquecento, ad ognuno dei partecipanti alle operazioni venne consegnato un ulteriore attestato, firmato dalla Regina d'Inghilterra, insieme ad una medaglia ricordo.

Il 4 novembre 1967, nell'anniversario dell'alluvione, sul quotidiano «La Nazione» si poteva leggere:

«Abbiamo ancora davanti agli occhi le scene di disperazione e di panico di quei giorni, nonché le cupe immagini di quella città tanto cara al mondo...

Comandanti di autoreparti dislocati in una delle poche caserme risparmiate dalle acque (Autoreparto Friuli e 7° Autoreparto, N.d.A.), furono i primi ad accorrere costernati e impotenti di fronte al turbinio delle acque limacciose. Ma i soldati tennero duro, impegnandosi 24 ore su 24 (fino all'arrivo dei soccorsi organizzati) senza pensare un istante a loro stessi, dominati da un solo scopo: salvare vite umane.»

Sempre sulla Nazione, Ottavio Matteini così ricordava:

«Le acque dell'Arno, ritirandosi, avevano appena scoperto il volto deturpato e offeso di Firenze, che la città fu occupata da un esercito di giovani in divisa e senza. L'alluvione dei soldati.

IL CORPO AUTOMOBILISTICO NELLE PUBBLICHE CALAMITÀ

A parte la presenza delle automobili, non molto diverso dovette apparire il mondo a Noè, al ritirarsi delle acque dopo il diluvio; si possono cominciare a fare le prime valutazioni dei danni (foto R. Fattorini).

CAPITOLO 2

I lungarni, al ritiro delle acque alluvionali, appaiono sommersi da una incredibile massa di detriti; numerosi automezzi, soprattutto militari, sono all'opera per sgomberarli (foto R. Fattorini).

L'alluvione degli studenti, degli «angeli del fango». Ci rimasero settimane e anche mesi. Portarono nell'ora della tragedia un commovente slancio di dedizione. Ovunque la loro presenza suscitava speranza, simpatia, coraggio. Abbiamo davanti agli occhi l'eroico comportamento di cento soldatini gettati per 10 giorni a svuotare le celle frigorifere del mercato centrale di San Lorenzo dove c'erano duemilacinquecento quintali di pesce e duecento quintali di carne putrefatta. Nonostante le maschere antigas, due rimasero intossicati dalle esalazioni ammoniacali e dai miasmi delle derrate andate a male... Li rammentiamo quei ragazzi. Li vediamo ancora all'opera dentro i portoni, le cantine, nei musei e nelle gallerie, immersi nella mota, il volto trasformato in una maschera... La seconda liberazione di Firenze, della Firenze distrutta dalla guerra dell'Arno, fu compiuta da questi uomini. Non li dimenticheremo mai».

ASCOLTANDO CHI C'ERA

Riceviamo e riferiamo, dalla viva voce di due protagonisti, la testimonianza personale di un Ufficiale e di un sottufficiale, di due diversi Reparti (della stessa caserma), che in funzione del loro grado rappresentarono due modi diversi di vivere e combattere la tragedia dell'alluvione.

Il Generale Romano FATTORINI, allora capitano, era il Comandante dell'Autoreparto «Friuli». Così egli ricorda la sua esperienza di comandante di uomini in un momento di così elevata responsabilità.

«La sera del 3 novembre, tutto era pronto per la celebrazione della festa delle Forze Armate, ma voci sempre più insistenti di un «Arno pazzo» ed un sopralluogo da me effettuato lungo le sponde del fiume, rendevano pesante l'atmosfera con il trascorrere delle ore sotto l'incessante scrosciare della pioggia.

Verso le 02,30, ricevemmo un avviso di preallarme. Poco dopo l'Ufficiale di Picchetto mi telefonava riferendomi che un signore lo stava vivamente pregando di mettere a disposizione della sua famiglia 2 autocarri onde poter traslocare con le proprie masserizie in quanto, nella zona di Piazza Gavinana, le acque dell'Armo avevano iniziato a fuoriuscire dagli argini e ad infiltrarsi nella sua abitazione, a piano terra. Cedendo ad un moto di umana comprensione e solidarietà, vista la relativa vicinanza dalla Caserma, stavo per corrispondere d'iniziativa, allorché giunsero notizie vaghe e allarmanti di vaste aree allagate e isolate in tutto il Valdarno che mi fecero riflettere sulle conseguenze di un atto arbitrario in una situazione convulsa e imprevedibile. Richiamai l'Ufficiale di Picchetto dicendogli di chiedere l'autorizzazione all'Ufficiale di servizio al Comando Regione e di metterlo al corrente delle notizie pervenute. Nel contempo alcuni sottufficiali che alloggiavano in Caserma si davano volontari per quella richiesta di aiuto. Altre richieste di privati cittadini furono da lì a poco rivolte al Comando Regione tramite l'Ufficiale di Picchetto; ma le esigenze individuali non furono soddisfatte perché era già in atto l'organizzazione di alcuni consistenti interventi là ove la situazione si stava manifestando in tutta la sua drammaticità.

Confesso che, sulle prime, provai un senso di totale smarrimento se non di colpa.

Immagine aerea della caserma «Perotti» che nelle settimane successive all'alluvione divenne centro di tutte le attività di soccorso (foto V. Capodarca).

Successivamente, però, con il precipitare degli eventi mi sentii quasi sollevato. Ancora oggi mi domando cosa sarebbe accaduto se, d'iniziativa, avessi inviato uomini e mezzi allo sbaraglio o, peggio ancora, in quel clima di incertezza generale è di richieste di aiuto, fosse stato autorizzato l'intervento di una autocolonna allorché, poco dopo – quindi nel pieno delle operazioni di soccorso – proprio in Piazza Gavinana, preceduta da cupo boato, si riversò, tumultuosa, la prima ondata di piena. Gli abitanti dei seminterrati e dei piani bassi ebbero appena il tempo di rifugiarsi ai piani superiori o sui tetti; persero le masserizie, non la vita come sarebbe potuto accadere se, a decine, avessero cercato scampo su quegli autocarri che avrebbero dovuto portarli al sicuro, ma che certamente la furia impietosa dell'Arno avrebbe travolto come fuscelli...

Notizie imprecise e frammentarie continuavano intanto a giungere dalle zone del Valdarno. Si temeva per le dighe della Penna e di Levane e si attendeva, da un istante all'altro, il totale impegno dell'autoreparto. Era così vivo tra i quadri più anziani il ricordo del disastro del Vajont che al confrontare quella tragedia con ciò che si andava temendo, non si riusciva a capacitarci del perché del mancato intervento di tutti i Reparti della Brigata «Friuli»... Ma le informazioni che pervenivano ai più alti livelli non consentirono, alle autorità civili e militari che da ore si stavano consultando per avere un quadro della situazione dell'intera regione, di effettuare una valutazione di quanto si stava preparando e che, di lì a poco tra la costernazione e lo stordimento generali, si sarebbe verificato. Tant'è che persino tutte le caserme – tranne la Perotti – vennero sommerse, con le dotazioni organiche dei vari reparti, da valanghe di acqua, detriti e fango.

Verso le 04,30, infatti, con un fragore assordante, una fiumana di acqua e fango, si riversava sulla zona di Villamagna-Piazza Gavinana e, successivamente, sulle parti più basse della città, spazzando tutto ciò che di mobile trovava sul suo cammino. Verso le 08,00 l'intera città era in ginocchio sotto un manto di 2÷4 metri di fango e acqua. Così, nella tarda mattinata del 4, iniziarono a uscire i primi automezzi a trazione totale per operare là ove il livello delle acque lo consentiva; la nostra azione divenne sempre più incisiva mano a mano che si configurava la portata della tragedia e le acque iniziarono a ritirarsi lasciando la città sotto una coltre di viscido fango.

Anche la sede de «LA NAZIONE» era andata sommersa e per alcuni giorni, finché tornarono agibili le strutture e le attrezzature, il giornale venne stampato a Bologna.

Il concorso dell'Autoreparto «Friuli» prese avvio, di fatto, il 4 novembre, per concludersi nel periodo pasquale dell'anno successivo, operando, nelle ultime settimane, per conto della Croce Rossa.

Ricordo ancora che, proprio nel pieno dell'inondazione, si diffuse la voce (originata non si è mai saputo da chi) che le dighe della Penna e di Levane avevano ceduto. In un attimo il panico dilagò. Lo stesso Generale Centofanti, comandante la Regione, si levò in volo con l'elicottero per portarsi in loco risalendo il corso dell'Arno. Tornò poco dopo con notizie specifiche rassicuranti; le dighe, benché tenute sotto pressione dalla grande massa di acqua in continuo afflus-

CAPITOLO 2

so, erano ancora saldamente al loro posto.

Fra il 5 e il 6 novembre, poi, cominciarono a giungere rinforzi di reparti fuori della Toscana, fra i quali ricordo, per spirito di corpo, l'Autoreparto della Brigata «Trieste» di stanza a Budrio, ove avevo prestato servizio per oltre 5 anni. In pochi giorni, con l'afflusso di nuove unità, la massa di uomini di cui potevo disporre assunse notevoli proporzioni e cioè circa mille soldati e oltre 300 automezzi. La nostra attività assunse così un ritmo frenetico. Ad ogni istante c'era un'emergenza da affrontare. Già la prima uscita era stata contrassegnata da momenti drammatici. Due degli automezzi inviati a prestare soccorso, giunti in Piazza Alberti, erano stati parzialmente sommersi ed erano rimasti bloccati per qualche ora. La sola cosa andata perduta fu il carburante, a causa di infiltrazioni di acqua e fango nei serbatoi. Puntualizzo questo perché il Maresciallo Rozza, addetto ai materiali, mi «perseguitò» per oltre un anno in quanto i verbali di scarico dei due pieni serbatoi, da lui redatti e da me firmati, furono fatti e rifatti decine di volte a causa delle leggendarie pastoie burocratiche che eccellono sempre in situazioni disperate o di emergenza.

Intanto, per una maggiore aderenza alle esigenze delle operazioni, l'Ufficio Servizi del Comando Regione, diretto dal Col. f. Host e dal Magg. Au. Donati, si era trasferito da Palazzo Santa Caterina di Piazza San Marco alla Caserma «Perotti» divenuta di fatto il quartiere generale di tutte le operazioni di soccorso, tra le quali mi piace ricordare, per l'elevato numero di veicoli, l'autocolonna di M.113 partita verso la zona sommersa di Brozzi-S. Piero a Ponti comandata personalmente dal Gen. Parlato, Vice Comandante la Regione T.E., che prese posto sul primo veicolo.

Le squadre dei miei uomini partivano la mattina, per tornare la notte, quando rientravano, perché molti restarono fuori sede anche per quindici giorni. Tornando, ognuno aveva tante cose da raccontare, tante cose viste... tante compiute... tante ancora da compiere... Ma tutto fu fatto senza niente chiedere e senza lagnanze per alleviare il disagio dei cittadini. Furono distribuite tonnellate di viveri, spalato fango, svuotato scantinati, recuperati automezzi, bonificato il mercato di San Lorenzo, recuperato e trasportato libri, incunaboli e opere d'arte.

Molti militari del contingente che stava per essere congedato si presentarono da me ancora coperti di fango, chiedendomi «di fare qualcosa» per trattenerli fino al termine dell'emergenza, ma non potevo far nulla per soddisfare il loro encomiabile slancio di altruismo; posso dire soltanto che diversi, dopo il congedamento, rimasero in Firenze, anonimi tra gli anonimi, tra le fila del volontariato.

Il nostro lavoro, condotto veramente senza sosta e risparmio di energie, fu ripagato dalla consapevolezza che ognuno aveva compiuto, con risultati tangibili, il proprio dovere. A distanza di 30 anni sento vivo ancora in me l'orgoglio per l'opera svolta da quei cittadini in uniforme: i loro volti sono ancora impressi in me, anche se non ricordo i nomi... A loro, sono dedicati i riconoscimenti e gli attestati ufficiali a me giunti. A loro le espressioni di riconoscenza, verbali ma anche scritte, di tanti che avevamo aiutato; dalla Direttrice della Scuola di Santa Maria a Coverciano a quella di un fornaio che poneva l'accento sullo slancio e sul coscienzioso lavoro da tutti svolto.

A tutti il grazie del loro Comandante».

Germano GAGGIOLI, maremmano, 55enne, maresciallo maggiore aiutante in pensione, era allora un giovane sergente maggiore, in servizio alla 7ª ORA: Riviviamo, nei suoi ricordi, l'esperienza di quei difficili giorni.

«Qualcuno, verso le 8, venne a svegliarmi nella mia cameretta di sottufficiale scapolo:

– Alzati, Gaggioli, che c'è da andare a prendere la posta:

– Non tocca a me – protestai – è il turno del sergente Urrù!

– È vero, ma ieri sera ha avuto l'autorizzazione a pernottare fuori, oltrarno, e ha telefonato che da quella parte il fiume ha dato di fuori e le strade sono interrotte.

Mi alzai controvoglia. Pioveva ancora a dirotto, come del resto stava facendo da tre giorni. Mi portai verso il bagno. Girai la manopola del rubinetto: niente acqua. Assurdo, con tanta che il cielo ne mandava, non ce n'era una goccia per il mio lavandino!

Infilai la spina del rasoio: silenzio totale, non c'era elettricità. Mi diressi al bar per svegliarmi con un caffè.

– Mi spiace – fece desolato il barista – ma non c'è corrente!

Mi infilai nella macchina di servizio, una Fiat 600 col conduttore già a bordo e mi avviai. Via Manni, via D'Annunzio... Quando fui sul cavalcavia che immette su piazza Alberti, osservai lungo l'Affrico l'acqua che traboccava a fiotti dalle fogne.

– L'Arno deve avere una bella piena – osservai rivolto all'autista – quando rientriamo, voglio andare a vedere.

La posta apriva alle nove. Mancava ancora qualche minuto e mi recai verso il bar Donnini, sempre con quella voglia di caffè. Niente corrente anche lì.

Ritirata la posta, presi la via del ritorno, passando per il Duomo; anche qui le fogne

vomitavano acqua e fango. In piazza Santissima Annunziata due colleghi, ritti impalati, riparati da un inutile telo tenda, se ne stavano bagnati fradici, per le incombenze della cerimonia del 4 novembre.

In viale Malta, uno zampillo di due o tre metri di altezza mi si parò davanti alla vettura.

Rientrai, consegnai la posta e scappai verso l'ospedale di Careggi, dove avevo appuntamento con la fidanzata, venuta dal suo paese in visita alla nonna ricoverata. Con una chiara ansia dipinta in volto, la gente aveva un solo argomento di conversazione: le confuse notizie che la radio forniva sullo stato dell'Arno.

Alle 11 ero di nuovo in caserma, dove trovai 5 sottufficiali. Il Comiliter ci aveva allertati.

Per prima cosa, sgomberammo il magazzino complessivi per far posto ai mezzi provenienti dalla «Predieri».

L'ordine seguente fu di tenersi pronti a partire, con tutte le AR disponibili. Venne formato un treno di cinque vetture: in coda, l'unica provvista di pieno serbatoio, a spingere le altre verso la colonnina per fare rifornimento. Effettuato il pieno con pompaggio a mano, eccoci pronti. Il fatto che nessuno di noi avesse la patente per quel mezzo, era un dettaglio di scarsa importanza, data la situazione; ci sarebbe ben stato il tempo di sistemare le carte. Ciò che in quel momento importava era partire, e partimmo, ognuno ad assolvere la propria parte di missione.

Mi presentai al generale Parlato, vice comandante del Comiliter. Come primo incarico, venni indirizzato sulla via Bolognese dove, all'inizio della salita, appena varcato il Ponte Rosso, trovai parcheggiati 5 CP/48, con conduttori ma senza graduati. Si erano fatte le 3 e mezza del pomeriggio: un viaggio dietro l'altro, erano saltati sia la colazione che il pranzo.

Restammo lì alcune ore, in attesa di ordini. Un silenzio irreale ammantava la città, priva dei suoni e dei rumori di ogni giorno, un silenzio reso angoscioso dall'unica voce che permeava ogni molecola d'aria: il fruscio sordo della corrente dell'Arno che in quel momento costituiva il respiro stesso della città. Il fiume distava almeno 3 chilometri, eppure la sua voce era lì, come un lamento ansimante, vicino a noi e dappertutto.

IL CORPO AUTOMOBILISTICO NELLE PUBBLICHE CALAMITÀ

Pontevecchio, come tante opera di grandi architetti del passato, ha retto tenacemente l'urto dell'alluvione, ma le botteghe degli orafi, sventrate, hanno visto dispersi i loro tesori (foto R. Fattorini).

CAPITOLO 2

Scese il buio; anche i soldati erano senza pasto dal mattino. Finalmente vedemmo socchiudersi un botteghino di generi alimentari dal quale qualcuno, affacciandosi, ci faceva segno di avvicinarci. Era il proprietario che, impietositosi, ci porgeva un filone di pane, due scatole di formaggini e un fiasco di vino. Alla luce dei fari di un autocarro, divisi le porzioni.

Passarono due signori in borghese che, invitatici a casa, ci offrirono un caffè caldo.

Alle ventuno, una staffetta di passaggio ci disse di restare ancora in attesa di ordini. Il primo di questi ordini sarebbe arrivato all'una di notte: rientrare e presentarsi alle 5 al Comiliter. Tra il tempo di rientrare e quello per rialzarsi, avanzarono non più di due ore per il sonno.

Alle cinque, puntuale, ero sul posto di servizio. Venni messo a disposizione dell'onorevole Pieraccini, allora Ministro dei Lavori Pubblici. Con a bordo il segretario del Ministro, si partì in ricognizione. La mia fu una delle prime macchine, se non la prima in assoluto, a riattraversare l'Arno sull'unico ponte transitabile, quello di San Niccolò. Tutti i ponti erano infatti ingombri di tronchi, sterpi, sassi e fango. Anche il San Niccolò lo era, ma al centro presentava un varco che lasciava defluire, lentamente, una macchina alla volta. Un sole incredibile illuminava una giornata primaverile e mostrava in tutta la sua crudezza la spettralità del paesaggio devastato. In giro, le scene più disparate, tanti segni di quella vita che voleva a tutti i costi risorgere.

Salimmo verso Piazzale Michelangelo e poi giù, verso Porta Romana e Viale Petrarca. Dovevo tenere attentamente il centro della strada, dove meno alto era il livello dell'acqua. Ai lati, infatti, essa stava ancora defluendo verso le fogne. Si vedeva solo acqua e nulla avrebbe potuto assicurarmi che sotto di essa ci fosse ancora la strada e non una voragine.

In via Bronzino, uno sbarramento impediva di proseguire. Si dovette ripiegare sulle colline, verso Roveta, e ridiscendere a Lastra a Signa, dove viveva la famiglia del segretario che voleva accertarsi della sua sorte. Gli era andata bene: l'acqua era arrivata a tre centimetri dalla soglia di casa. Finalmente, dopo più di 24 ore, un buon pasto caldo: pasta al burro e un'enorme fiorentina.

Il ritorno avvenne per viottoli di campagna, anch'essi sinistrati dalle piogge. Per le eccessive sollecitazioni inferte al motore, la spia dell'olio cominciava ad illuminarsi minacciosamente.

Di nuovo in prefettura e da qui a Legnaia, dove anche l'onorevole volle andare a visitare la propria abitazione e quindi ancora in prefettura.

Ripreso a bordo il segretario, ci portammo all'ex panificio militare, ora macelli comunali, in viale Corsica, dove era stato approntato un Centro di coordinamento per la distribuzione dei soccorsi, soprattutto di natura alimentare, che stavano affluendo da tutto il Paese. Dopo un paio di giorni, con il progressivo moltiplicarsi dei soccorsi, si rese necessario istituire un secondo Centro, dentro lo stadio militare di Campo di Marte.

Alle due di notte del 6, dopo quasi 24 ore di assenza, rientravo in caserma, con sollievo dei colleghi, che mi stavano già dando per disperso. Per ritemprarmi della stanchezza, gli stessi colleghi mi offrirono una gavetta colma di cognac (la Direzione dello stabilimento, a distanza di tre mesi, ci avrebbe addebitato ben 11 mila lire – dell'epoca – per il rimborso di 2 bottiglie di Vecchia Romagna).

Alle 6 ero di nuovo in prefettura e stavolta ci sarei rimasto per due o tre giorni consecutivi. Avevo sempre a bordo il segretario dell'onorevole che recava in mano un foglio con la scaletta degli interventi da effettuare. Il nostro compito era quello di reperire alberghi e pensioni da requisire.

Verso il giorno 10 venne istituito un «Ufficio Requisizione Alloggi», presso la stessa prefettura, presieduto dall'avvocato Zoli. Il lavoro, benché sempre impegnativo e senza sosta, assunse il carattere di routine.

Al mattino, briefing nell'ufficio dell'avvocato per fare il punto della situazione; dopodiché, con squadre di volontari, si partiva alla ricerca di alberghi e pensioni disponibili. Verso mezzogiorno si rientrava in prefettura con il risultato delle nostre ricerche. Qui trovavamo gente in attesa di sistemazione e, mediante un rapido raffronto tra i posti disponibili rinvenuti e la consistenza dei nuclei familiari, si accompagnavano le famiglie ai rispettivi alloggi.

Al seguito, recavamo anche l'ordine di requisizione per l'albergo e il buono viveri, con il quale ritiravamo dal Centro di Campo di Marte i viveri per i vari nuclei familiari che alla fine (parlo solo di quelli affidati alle mie cure) erano divenuti un centinaio.

Un giorno, recatomi come sempre al Centro, volli togliermi una soddisfazione. Presi un'intera pagnotta di pane imbottito al prosciutto e una bottiglia di vino (c'era, allora, la fame propria della gioventù) e, nell'attesa che venisse caricata la vettura, mi portai verso la tribuna e mi sedetti sulla poltrona di centro. Per qualche minuto, provai il brivido di sentirmi presidente della Fiorentina. Guardai attentamente il rettangolo verde, poi chiusi gli occhi: laggiù, in quel momento, i miei Viola stavano giocando soltanto per me».

TERREMOTO DEL FRIULI

IL CORPO AUTOMOBILISTICO NELLE PUBBLICHE CALAMITÀ

Vi capiterà, a volte, di calpestare inavvertitamente un formicaio. Se vi soffermaste ad osservare le conseguenze del vostro misfatto notereste, nell'ordine, le seguenti scene. Dapprima, un brulichio di centinaia di animaletti neri che scappano da tutte le parti, nel caos più completo, in preda al panico; subito dopo, si vedrebbero numerose formichine uscire dall'ingresso recando fra le mandibole dei curiosi chicchi bianchi, simili a riso: le larve in gestazione, il loro futuro che deve essere posto in salvo. In breve, però, il movimento si fa meno frenetico; tutte le formiche, insieme, si recano sul luogo della catastrofe e cominciano a ricostruire. Dopo un'ora, non si troverebbe più traccia del disastro da voi provocato.

Alle 20 e 59 del 6 maggio 1976, qualcuno diede un calcio ad un angolo del formicaio Italia e, a dimostrazione del fatto che nel comportamento dell'uomo – che si arroga la presunzione di far discendere ogni sua azione dalla propria intelligenza – non esiste nulla che non abbia analogia con quello di altri animali (ai quali si riconosce invece il solo possesso dell'istinto), ciò che avvenne subito dopo ricalca, passo passo, le scene sopra descritte. Lo stesso, del resto, avviene ogni volta che, in qualsiasi parte del mondo, una sciagura si abbatte su un... umanaio. Usciamo dalla parabola.

Le 20 e 59 di quel 6 maggio 1976 non verranno più dimenticate dalla gente della Carnia. Una scossa di terremoto, valutata al 9° grado della scala Mercalli, con epicentro sotto il Monte San Simeone, in pochi secondi ridusse in briciole interi paesi del Friuli. Cittadine come Venzone, Gemona, Tolmezzo, Osoppo (per citare le maggiori) lamentarono centinaia di vittime.

Per tutta l'estate, fu tutto un fervore di operazioni di soccorso, mentre lo sciame delle cosiddette scosse di assestamento metteva a dura prova il sistema nervoso della gente e degli stessi soccorritori.

La stagione estiva volgeva già al termine e l'animo della gente friulana si stava già predisponendo verso una felice uscita dal tunnel dell'emergenza, quando la sorte tornò a colpire, ancora più duramente. L'11 e il 15 settembre, altre due scosse, ancora del 9° grado, si abbatterono sulla stessa zona. Due colpi che avrebbero messo K.O. tanti altri popoli, ma la tenacia e la caparbietà dei friulani sono proverbiali. Era troppo tardi, ormai, per allestire prefabbricati per tutti; la stagione, poi, stava declinando verso l'autunno, sì che si rese necessario requisire alberghi, pensioni, case sfitte, presso le località di villeggiatura della costa quali Lignano, Bibione, Grado..., ormai svuotate degli ultimi turisti, per far trascorrere ai terremotati un inverno meno disagiato possibile.

L'opera di ricostruzione, tuttavia, non ebbe sosta. Chi, qualche anno dopo, si fosse trovato a passare per le stesse cittadine, avrebbe fatto fatica a riconoscere tracce della calamità: tutto era stato ricostruito in breve tempo, dalle alacri ed operose formichine friulane.

Sono soltanto alcuni scorci, utili ma insufficienti a mostrare le rovine causate dal terremoto a tante cittadine friulane. Nell'ordine, immagini da Gemona, Osoppo, Tolmezzo e Venzone (foto da «Essere Friuli» edito dal Messaggero Veneto).

Attività dei Reparti Automobilistici

Se abbiamo lamentato la carenza dei diari storici dei reparti, relativamente alle notizie sulle operazioni di soccorso in occasione di precedenti calamità, questa si fa macroscopica nello specifico caso del terremoto del Friuli.

Tentiamo un piccolo esperimento: invitiamo a pranzo una qualsiasi persona che si sia trovata coinvolta nella vicenda, meglio se comandante di un reparto e lì, tra un boccone e un sorso di vino, portiamo il discorso sul tema del terremoto. Vedremo che, senza la necessità di pungolarlo con precise domande, egli vi sciorinerà la descrizione di scene strazianti, con racconti di episodi carichi di profonda umanità e di intensa commozione dei quali il suo reparto fu protagonista. Dopo, con calma, andiamo a sfogliare le memorie storiche del 1976 di quello stesso reparto. Stiamo pur certi: di tutte quelle belle e commoventi storie non troveremo la minima traccia. Ben che vada, tutto si sarà tradotto in poche, aride e desolanti cifre relative al personale e ai mezzi forniti, ai chilometri percorsi, alle tonnellate di materiali distribuiti.

Per ricostruire pertanto la storia delle unità automobilsitiche in seno alle vicende raccontate, occorrerà affidarsi ai racconti diretti di alcuni protagonisti, effettuando un collage tra le varie testimonianze e fra queste e i succitati dati delle memorie storiche. È ciò che faremo, partendo dalle unità stanziate nel Friuli, per passare poi alle iniziative intraprese da quelle più lontane.

Il *Battaglione Logistico «Julia»* era stato appena costituito, in data 1 maggio 1976, originato dallo scioglimento del Raggruppamento Servizi della stessa Brigata, quando si trovò subito sottoposto alla terribile prova. Esso si articolava allora in:

– Comando di Battaglione a Udine;
– 1° Reparto Logistico Leggero, 1° e 2° Reparto di Sanità a Carnia;
– 2° Reparto Logistico Leggero a Gemona;
– Reparto Logistico Medio a Basiliano.

Suo comandante, dal 1° maggio, era il tenente colonnello Giuseppe Bobbio.

Mentre la sede del 1° Reparto Logistico, a Carnia, aveva subito danni alle strutture, ma senza crolli e vittime, la caserma «Goi Pantanali», di Gemona, dov'era il 2° Reparto Logistico Leggero,

CAPITOLO 2

era stata la più disastrata. In essa erano alloggiati, oltre al 2° Reparto, anche il Gruppo «Conegliano» del 3° Reggimento Artiglieria e la Compagnia Genio.

A causa del crollo di tre intere palazzine, si ebbero 28 morti in tutta la caserma, 4 dei quali del Battaglione Logistico.

Fin dalle prime luci del giorno successivo, mentre da una parte i sopravvissuti si davano a scavare fra le macerie per salvare chi era ancora vivo e recuperare i corpi delle vittime, il reparto dava avvio alla propria attività di soccorso alla popolazione. Essendo per fortuna ancora funzionanti le colonnine dei carburanti, si cominciò ad effettuare rifornimento ai mezzi di soccorso, militari e civili, soprattutto ambulanze, che cominciavano ad affluire.

Benché distrutta al pari di altre strutture cittadine, la caserma divenne subito un preciso punto di riferimento, anche per l'afflusso dei feriti che, non essendo più agibile l'ospedale cittadino, venivano smistati verso ogni organismo sanitario ancora in funzione; prima l'ospedale di Udine poi, quando questo venne saturato, dovunque vi fosse un posto disponibile (quando, cessata la prima fase di parossismo, si fece il primo punto sulla situazione, un caporal maggiore del Battaglione Logistico risultava ricoverato... in Austria).

Mentre all'esterno della caserma nasceva e si ingrandiva una tendopoli, all'interno affluivano i generi di soccorso inviati dalla solidarietà nazionale. Il battaglione cominciò perciò ad operare subito anche all'esterno. Vennero distribuite, su tutto il territorio colpito, delle cucine rotabili per il confezionamento di pasti caldi per la popolazione. Alcune furono disseminate presso i numerosi paesini e frazioni sparsi per le valli e sulle montagne, con nuclei di personale addetto al loro funzionamento.

Gli automezzi del Battaglione partivano ogni mattina per il magazzino viveri di Udine, per effettuare poi il giro di distribuzione presso tutte le piccole unità sparse sul territorio.

Tutto era necessario, in quel critico frangente: dall'acqua, alle coperte, alle scarpe; ma soprattutto erano necessarie tende anche perché (pioggia sul bagnato) le condizioni meteorologiche, dopo il sisma, si fecero subito inclementi.

Gli automezzi venivano messi a disposizione anche delle singole famiglie che ne facevano richiesta per il trasporto delle poche masserizie che erano riuscite a recuperare. Le poche ore concesse al riposo, venivano dai conduttori trascorse per lo più sugli stessi automezzi.

Pur in pieno putiferio, i servizi ordinari di caserma, armati e non, continuavano ad essere espletati, come se nulla fosse accaduto. Per fortuna, almeno nel momento del marasma, la mai abbastanza vituperata burocrazia ebbe il pudore di farsi da parte, per non intralciare la celerità delle operazioni. Essa però si riaffacciò subito dopo, con il suo ghigno beffardo, a richiedere il tributo ad essa dovuto in termini di elenchi di materiali ricevuti e distribuiti, di carburanti forniti, ordinatamente allineati per colonne, ecc.

L'operato di tutti i soldati fu improntato alla più grande solerzia e disponibilità. Quelli che abitavano nelle zone colpite, inviati a casa per accertarsi delle condizioni dei loro familiari, fecero subito ritorno per mettersi al lavoro assieme agli altri. Qualcuno, purtroppo, tornò con notizie assai poco confortanti sulla sorte della propria famiglia.

Con l'inizio dell'autunno, dopo le altre due tremende scosse di settembre, il personale del Battaglione Logistico ri-

Gemona, 8 maggio 1976. Militari e civili lottano contro il tempo per cercare tra le macerie i pochi superstiti ancora in vita (foto Publifoto).

piegò su Udine, presso la caserma «Bevilacqua», allora semiabbandonata, con eccezione dei reparti di Basiliano e Carnia, che conservarono la propria sede. A Gemona rimase una piccola aliquota, in previsione di un rientro più o meno rapido.

Ad un anno e mezzo dal sisma, una volta approntati alcuni prefabbricati pesanti, rientrarono alla caserma «Pantanali» il Battaglione Logistico e la Compagnia Genio. In fasi successive, il Battaglione, con il liberarsi di varie caserme a seguito dello scioglimento di numerose unità, dopo una riunificazione parziale presso la caserma «Piave» di Udine, venne ricomposto integralmente a Vacile nel 1991.

L'operato del Battaglione Logistico «Julia» venne meritatamente gratificato da ampi riconoscimenti con la concessione di Medaglie d'Argento al valore dell'Esercito al 1° e al 2° Reparto Logistico Leggero, con le Medaglie di Bronzo al valor civile al sergente Gabriele Marlin e all'artigliere Adriano Bologna, con encomi semplici ad altri suoi componenti.

Il *Battaglione Logistico Isonzo*, oggi non più in vita e le cui tradizioni sono state ereditate dal «Mantova», aveva sede a Tricesimo, Caserma «S. Patussi», ed aveva come comandante il maggiore Antonino Vicari. Era, al pari delle unità analoghe, un reparto di fresca costituzione e ancora non rodato da esaurienti esperienze. Ciononostante, esso intervenne fin dal giorno del sisma ed operò per tutta la durata dell'emergenza con tutti i suoi effettivi.

Più che dalle aride cifre delle relazioni ufficiali, le vicende del reparto relative al terremoto vengono ricostruite dalle testimonianze di due suoi sottufficiali che le vissero in prima persona sulla propria pelle.

Il maresciallo Raffaele Sgueglia abitava allora a Qualzo, nella casa dove si era da poco installato con la sua fresca sposa. Quest'ultima stava sferruzzando, mentre il marito stava guardando la TV dopo aver appoggiato il televisore, stante la giornata molto calda, sul davanzale della finestra.

All'improvviso l'apparecchio televisivo cominciò a sussultare. Si trattava di una scossa premonitrice, leggera ma sufficiente a consigliare ai due coniugi l'opportunità di portarsi fuori casa. Appena in tempo per assistere con sgomento agli effetti devastanti della scossa maggiore: fili elettrici che si toccavano emettendo scariche minacciose, porte che non si aprivano, il campanile della chiesa che oscillava vistosamente da una parte all'altra.

Sistemata la consorte in macchina in mezzo a un campo, il sottufficiale si recò in caserma, dove già si stavano caricando gli automezzi di taniche d'acqua, tende, coperte, viveri... mentre alcune AR erano uscite in ricognizione.

La prima autocolonna si diresse verso Venzone con l'intento di raggiungere la piazza ma, giunta in periferia, si trovò la strada ostruita dal crollo degli edifici. Un consigliere comunale dirottò allora gli automezzi verso un campeggio adiacente la cittadina, dove si cominciò a scaricare i materiali ed allestire una tendopoli.

Qui, da questo momento e per tanti giorni e mesi successivi, cominciarono ad affluire aiuti da tutto il Paese, aiuti che venivano inizialmente smistati con notevole disorganizzazione. Si era accumulata, ad esempio, una collinetta di scarpe, dalla quale ognuno prelevava a piacimento.

Presto però venne costituita una sala operativa ad opera del 28° Rgt. Ftr. «Livorno», alla quale faceva riferimento anche il Battaglione Logistico «Isonzo»; si cominciò pertanto ad operare con una certa organizzazione e sulla base di direttive più precise. Diverse strade vennero chiuse al transito, anche pedonale, per impedire atti di sciacallaggio.

Nei primi giorni i civili venivano a mangiare direttamente in caserma, fino a quando non vennero distribuite le cucine da campo fra i vari centri abitati.

Giungevano nel frattempo reparti da tutta l'Italia; qualcuno si presentò con i propri soldati armati di tutto punto (per difendersi poi da chi!?).

L'istituzione di una sala operativa consentì di tenere a giorno la contabilità dei materiali, sia in afflusso che in distribuzione; quest'ultima operazione avveniva sotto la responsabilità dei sindaci, che firmavano apposite ricevute del materiale ad essi consegnato.

Giungevano materiali dei generi più svariati: tende olandesi munite di lenzuola, federe e cuscini; tende austriache policrome; tende della protezione civile.

Nella confusione del viavai degli automezzi che affluivano – lo si scoprì più tardi – ci fu chi profittò per compiere vigliaccamente autentiche truffe: camionisti che giungevano con gli automezzi carichi e che, dopo essersi fatti firmare una ricevuta, ugualmente carichi se ne ripartivano per andare a rivendere la merce da qualche altra parte.

Tutti lavorarono senza risparmio: per-

CAPITOLO 2

fino i sottufficiali, e anche qualche ufficiale, si adattarono a fare da conduttori. Fu tale l'entusiasmo e la generosità profusi nel distribuire tende ai civili, che nessuno si accorse che alla fine non ce n'erano più per far dormire i soldati.

Gran parte di questi, fin dal primo momento, erano stati inviati fuori, a scavare con le mani fra le macerie; dopo dieci giorni si avvertivano ancora i lamenti di persone sepolte vive.

Singolare un episodio di cui lo stesso maresciallo Sgueglia fu testimone diretto. A Pers, borgata a breve distanza da Colloredo di Montalbano, quasi tutte le abitazioni erano crollate o vistosamente lesionate. Solo una, incredibilmente, era rimasta in piedi, senza la minima scalfittura. Nei suoi pressi, una di quelle particolari macchine da demolizione dotate di una pesante sfera di acciaio oscillante, stava buttando giù i muri semidiroccati delle abitazioni vicine.

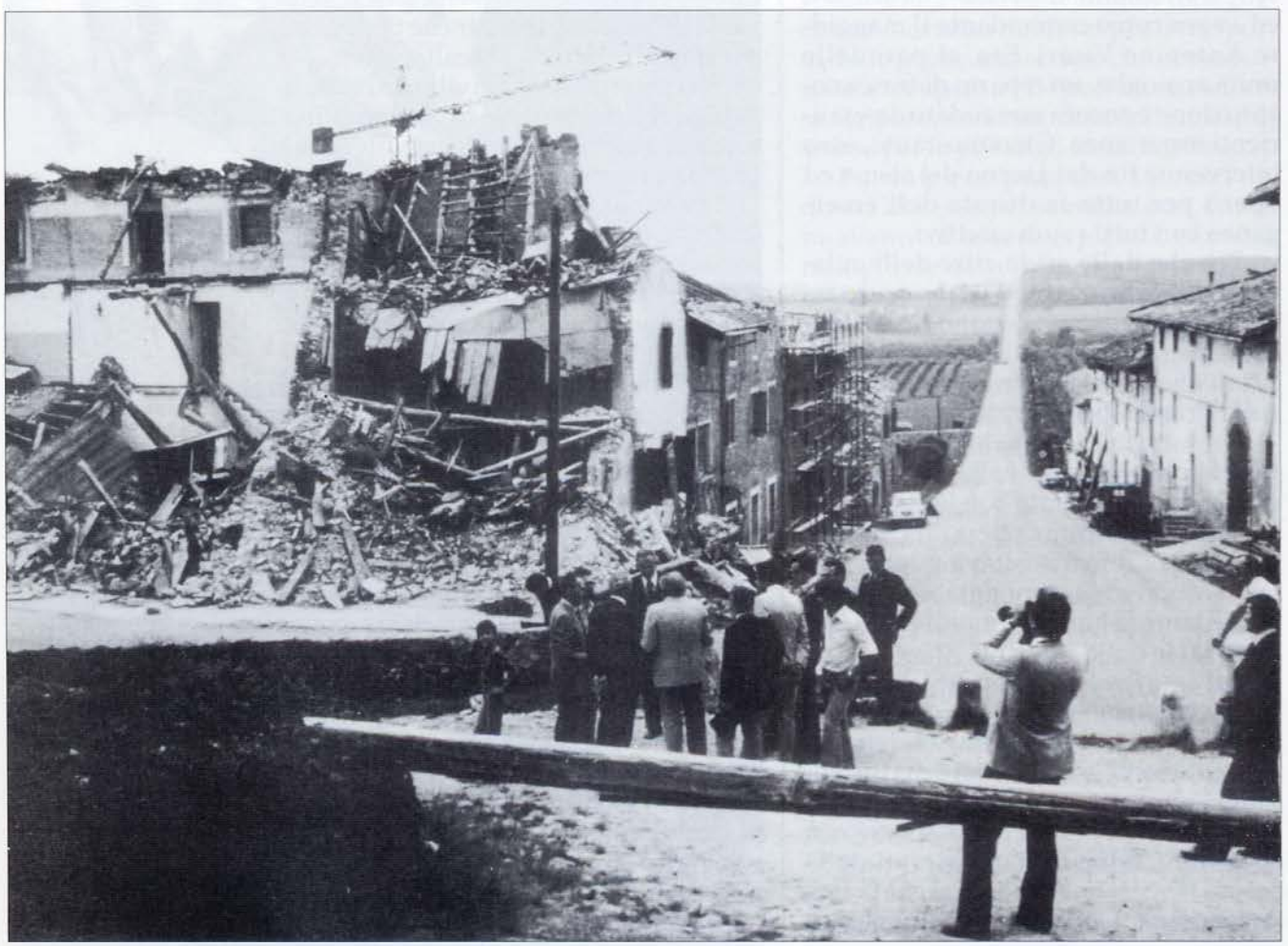
Il proprietario della casa intatta, ancora incredulo per la fortuna toccatagli, si stava raccomandando agli operatori di porre attenzione, affinché un errore di manovra non danneggiasse anche la sua. Era stato appena rassicurato quando, all'improvviso, senza che nessuno neppure lo sfiorasse, l'intero edificio si accasciò a terra, come un castello di carte, sotto lo sguardo esterrefatto del padrone.

Altri particolari relativi alle vicende dell'«Isonzo» vengono aggiunti dal maresciallo Damiano Visparelli.

Alcuni giorni dopo il sisma, il sottufficiale era stato inviato quale conduttore di ACM a recare coperte e acqua minerale a Resiutta, che egli raggiunse facendo lo slalom fra le fenditure di mezzo metro di ampiezza sull'asfalto della strada.

Giunto a destinazione e scaricato il materiale, ricevette l'ordine da un maggiore di lasciare lì il suo automezzo e di prenderne un altro, già pronto, da condurre al Tempio Ossario di Udine, dove avveniva la raccolta dei cadaveri.

Poiché, a causa della pioggia che cadeva incessante da giorni, il terreno era ridotto a un lago di fango, il sottufficiale ordinò al soldato che lo accompagnava di scendere per assisterlo nella manovra. Questi, gettata un'occhiata al cassone, scorse due bare con i cadaveri dentro e ne diede notizia al maresciallo il quale, senza pensarci due volte, schizzò giù dalla cabina, si lanciò a razzo verso l'ACM con il quale era venuto, mise in moto e scappò... a ruote



Così appariva Colloredo di Montalbano, all'indomani del sisma (foto da «Essere Friuli»).

levate, inseguito dagli insulti e dagli improperi del maggiore.

Questa paura della morte, tuttavia, svanì presto anche dagli animi più refrattari; alla fine essa era divenuta quasi una compagna sulla quale ci si poteva perfino permettere di fare delle battute.

Quando si cominciò a sentire nell'aria l'odore dei cadaveri, gli addetti al recupero vennero dotati di mascherine. Tuttavia, anche dopo parecchi giorni, si continuavano a disseppellire persone ancora in vita.

Curiosa la vicenda del vecchietto che, estratto incolume dopo molti giorni durante i quali, ovviamente, era rimasto senza mangiare e senza bere, chiese ai suoi soccorritori, come prima imprescindibile esigenza... un bicchiere di grappa.

Per i meriti acquisiti dal suo personale nelle operazioni di soccorso il Reparto venne insignito della medaglia di bronzo al Valore dell'Esercito.

A fornire supporto alle scarne notizie trasmesse dalle memorie storiche a proposito dell'intervento del *Battaglione Logistico «Gorizia»*, è la testimonianza del maresciallo maggiore Sergio Marchitelli, oggi ancora effettivo allo stesso reparto, ed a quei tempi uno dei componenti di quell'embrione che sarebbe poi divenuto, mediante rinforzi successivi, il battaglione logistico attuale.

L'unità era stata appena costituita

Grosse fenditure si aprono in mezzo alle strade, un ostacolo in più al transito degli automezzi di soccorso (foto Associated Press).

CAPITOLO 2

traendo gli elementi dall'82° Reggimento Fanteria «Torino» e dal 183° Reggimento Fanteria «Nembo». Al comando del tenente colonnello Giorgio Fumato, nella stessa caserma «U. Polonio» di Gradisca che è sede attuale, c'erano una compagnia parco, una compagnia trasporti e un'officina media. I dati di forza del reparto (11 ufficiali, 13 sottufficiali, 36 militari di truppa) all'inizio di quello stesso 1976, giustificano ampiamente la definizione di «embrione» che abbiamo dato all'unità.

I dati relativi alla partecipazione alle operazioni di soccorso dopo la scossa del 6 maggio riferiscono di 3 ufficiali, 9 sottufficiali, 39 militari di truppa (in pratica il reparto al completo). I dati di presenza relativi agli interventi successivi alle scosse di settembre parlano invece di 3 ufficiali, 5 sottufficiali e 50 militari di truppa, che operarono con 20 automezzi di vario tipo, 3 cucine rotabili e 1 autofrigorifero, segno di un avvenuto ampliamento degli organici.

Proprio quella sera il maresciallo, allora giovane sergente, era di servizio quale sottufficiale d'ispezione. Stava dando le ultime mandate di chiave all'ultima cella dei reclusi di camera di rigore, quando si trovò costretto ad invertire i termini dell'operazione, cioè riaprire in fretta tutte le celle per consentire ai puniti di trovare scampo all'esterno. Anche se si trattava di casermette costituite dal solo pianterreno, non sarebbe stato ugualmente igienico per nessuno vedersi crollare addosso un tetto o un muro.

Tutti i militari, complice anche la giornata particolarmente calda, vennero raggruppati negli spazi aperti dei giardini. Seduta stante, venne costituito un piccolo gruppo di emergenza, utilizzando anche quel personale che, alla spicciolata, stava rientrando da casa o dalla libera uscita.

Alla prima scossa e al panico che accompagna naturale ogni evento del genere, fece seguito un silenzio totale e irreale. Nessuno sapeva quanto intensa fosse stata la scossa, dove fosse l'epicentro, quanti danni il sisma avesse provocato. L'angosciosa mancanza di notizie si protrasse per almeno un paio d'ore.

I primi segni di vita, e insieme ad essi le prime confuse informazioni, giunsero dalle voci dei radioamatori che, chiamandosi da un capo all'altro della regione, fornivano le prime sommarie indicazioni sull'estensione e violenza del sisma.

Soltanto verso le due di notte, dal Comando Brigata perveniva via telefono la notizia dell'avvenuta catastrofe e la diramazione dello stato d'emergenza.

Con le prime luci dell'alba venne effettuato un inventario del materiale di

Un consistente reparto di militari è all'opera per recuperare le vittime e salvare eventuali superstiti sotto un edificio di 5 piani crollato a Maiano (foto Associated Press).

possibile utilità per l'intervento disponibile presso il Battaglione; in particolare vennero censiti e tenuti pronti picconi, pale, tende, taniche per l'acqua e – c'erano anche quelle – attrezzature per immobilizzazione di arti fratturati.

I primi uomini tuttavia lasciarono la caserma, su ordine, due giorni dopo, divisi in piccoli nuclei ognuno con una specifica funzione: chi era addetto alla distribuzione dell'acqua potabile, chi alle tende, alle coperte e via dicendo.

Tutti questi nuclei vennero raggruppati a Udine, presso la caserma «Spaccamela», dove un ufficiale coordinatore disponeva il loro impiego sulla base delle esigenze che di momento in momento si presentavano e che si traducevano in richieste da parte dei sindaci dei paesi sinistrati.

Per assicurare un certo ordine, ad ogni reparto era stato assegnato un ben delimitato settore di intervento.

I vari nuclei partivano per la destinazione che veniva loro indicata, ma l'imprevisto era in agguato dietro ogni angolo della strada perché presso ogni casa, ogni stalla, ogni cascinale, era avvenuto qualcosa che richiedeva un intervento urgente e immediato.

Anche la durata delle varie missioni era imprevedibile. Spesso i nuclei partivano portando al seguito, per la propria alimentazione, le razioni da combattimento. Quando queste – ma non il lavoro da fare – si esaurivano e le squadre restavano fuori ancora per giorni, gli uomini si rifocillavano presso i vari posti di ristoro approntati e dei quali ben presto tutti avevano memorizzato la dislocazione.

Gli uomini dormivano sui cassoni degli autocarri, per tornare a lavoro finito, ma solo per ricevere ancora un nuovo ordine per una nuova destinazione.

Le taniche dell'acqua del «Gorizia» effettuavano rifornimento nelle caserme presso le quali era stato accertato che giungesse ancora acqua potabile e la distribuivano nel comprensorio assegnato.

Come posto di ristoro e rifornimento carburanti, i conduttori del Battaglione si avvalevano di una grossa tendopoli che il «Nembo» aveva approntato a Trasaghis.

A loro volta, già dai primi momenti le cucine rotabili avevano cominciato a sfornare e distribuire pasti caldi senza soluzione di continuità. Alla distribuzione si formavano file lunghissime di gente in attesa ma, un po' per la rapidità con cui i pasti venivano approntati, un po' per la disciplina stessa della popolazione, la distribuzione avveniva con sufficiente rapidità.

Sarebbe lungo l'elenco degli episodi di solidarietà dimostrati da gente di ogni parte del mondo verso i terremotati. Per tutti, basterà ricordare quel camionista che stava tornando con la sua capientissima autocisterna dalla Russia, dove si era recato a consegnare un carico di latte. Avendo ascoltato per radio la notizia del sisma, l'uomo deviò dal suo itinerario e si presentò a Trasaghis, mettendo a completa disposizione dei soccorritori il suo enorme automezzo, che si sarebbe rivelato di estrema utilità. Dopo due o tre giorni, era tutto un viavai di TIR.

Anche la SIP fece bene il suo lavoro, installando alcune cabine utilissime a smaltire l'intenso traffico telefonico tra i soldati e i loro familiari.

Intanto presso la caserma «Polonio» affluivano aiuti di ogni sorta, alcuni utili, altri meno, che si cercava di dividere per tipologia allo scopo di facilitare la distribuzione.

La gente delle campagne molto spesso non sapeva neppure dell'esistenza di questi centri di soccorso: erano gli stessi conduttori che, aggirandosi per stradine e viottoli, incontravano contadini in seria difficoltà e, d'iniziativa, li caricavano sugli automezzi e li portavano fino ai posti di ristoro.

Impressionante – raccontavano gli stessi conduttori di ritorno dalle loro missioni – la constatazione di essere passati con le ruote dei loro automezzi sopra i tetti delle case di Gemona. Questa cittadina infatti sorgeva arrampicata su un pendio e, con la scossa sismica, le abitazioni si erano tutte adagiate su un fianco lungo la discesa e i loro tetti erano scivolati, giusti giusti, sulla sede stradale.

Di giorno, i rumori più caratteristici erano quelli delle pale e dei picconi, che di notte venivano sostituiti da quelli dei motori dei gruppi elettrogeni e dei martelli pneumatici. Faceva ancora molto caldo e il pericolo di epidemie incombeva sempre più. C'era fretta di gettare calce sulle rovine.

Fece una strana sensazione l'arrivo della prima domenica: qualche famiglia era riuscita a recuperare una moka e l'aroma del caffè che si diffondeva in quell'aria già greve di morte era come il primo respiro della vita in procinto di risorgere.

Il lunedì, per contro, tutto si fece più complicato: iniziarono i giorni delle piogge e ovunque si formarono enormi pozzanghere che vennero contrastate

Gemona, 7 maggio. Sotto le macerie si sentono ancora dei lamenti; desta sgomento la palese impotenza dei soccorritori di fronte alla montagna di rovine (foto Publifoto).

con i mezzi più svariati, dai pallets sui quali venivano accatastate le merci più deperibili, alla ghiaia che veniva fatta arrivare da Udine, alle grelle metalliche adagiate a terra nei punti più fangosi per impedire ai veicoli di affondare.

Il personale del Battaglione Logistico «Gorizia» tornò in sede dopo 15 giorni, avvicendato da altri reparti nel frattempo affluiti da fuori regione; tuttavia venne sempre tenuto attivo un nucleo di pronto intervento. Nella stessa caserma «Polonio» vennero allestite delle tende per le famiglie degli ufficiali che per il loro incarico avevano necessità di restare permanentemente in sede.

Il Battaglione venne chiamato di nuovo ad intervenire dopo le altre due violente scosse di settembre. Questa volta, tuttavia, si trattò di interventi più mirati: non più manovalanza spicciola, ma specializzati, quali saldatori, elettricisti, operatori di macchine movimento terra, ecc.

Vennero anche organizzate diverse autocolonne destinate a trasportare le famiglie dei senzatetto presso gli alberghi di Lignano, in previsione della cattiva stagione che stava per prendere avvio.

Il Battaglione Logistico «*Pozzuolo del Friuli*» si stava allora costituendo con i resti del 59° Reggimento Fanteria «Calabria», del 4° Gruppo Cavalleria «Genova» e del 5° Gruppo «Lancieri di Novara», nella caserma «Luigi Sbaiz» di Visco di Palmanova. La caserma era stata sede del 1° Gruppo Squadroni del 4ª Reggimento «Genova Cavalleria» che se n'era andato «lasciando solo i muri» (sono le testuali incisive parole del maresciallo Giovanni Brighi, uno dei pochissimi superstiti di quella fase pionieristica del Battaglione). Primo comandante del reparto era il tenente colonnello di fanteria Mario Arpinelli.

Il sottufficiale, che abitava l'edificio di una ex dogana adiacente la caserma, conserva ancora ben viva nel ricordo la dinamica dell'evento: prima un grande, pauroso boato, poi la corrente elettrica che scompariva, infine la tremenda scossa.

Dopo aver sistemato la famiglia all'aperto, egli si recava in caserma, dove il personale alloggiato all'interno aveva già tirato fuori dai capannoni le cucine campali. Le notizie, per tutto il corso della notte, erano state molto vaghe, ma il sentore comune era che si fosse trattato di una vera catastrofe.

Sistemate le rispettive famiglie presso parenti o conoscenti, gli ufficiali e i sottufficiali si misero a completa di-

sposizione per l'avvio delle operazioni di soccorso. Già l'indomani mattina partivano i primi automezzi (non numerosi, poiché il Battaglione era ancora in forza minima) per trasportare cucine, tende, personale.

Per i primi tre giorni, il Reparto operò in prevalenza a favore del comune di Colloredo di Montalbano, per poi trasferire il grosso delle sue forze ad Artegna, dove gli alpini avevano costituito un imponente campo base costituito da ben 25 tendopoli per i civili. Per ognuna di esse era stato designato un responsabile, il quale si faceva carico di assemblare le richieste e al quale veniva consegnato il materiale che quotidianamente continuava ad affluire presso la caserma «Montezemolo», sede del Comando Brigata «Pozzuolo del Friuli».

Ogni forma di burocrazia, per necessità e per fortuna, era stata bandita. I materiali in arrivo venivano divisi per tipologia e ne venivano compilati appositi elenchi, ma col solo scopo di conoscerne bene l'ubicazione e l'esistenza quando venivano richiesti. Quando, ad esempio, il lunedì successivo al sisma, cominciò a piovere a dirotto, il materiale che si rivelò prezioso e richiesto più di ogni altro furono gli indumenti per bambini.

Si operava in concorso con varie associazioni di volontari che affluivano da ogni parte del Paese, ma non v'è dubbio che il grosso del lavoro, per l'80% almeno, lo facessero gli alpini.

Un particolare che il nostro testimone tende a sottolineare è l'estremo ritegno della gente friulana a chiedere. Anche coloro che avevano perduto tutto, ma proprio tutto, si facevano scrupolo di presentarsi a domandare anche l'indispensabile.

Il personale del Battaglione rimase sul territorio per 10 giorni, notte e dì, senza badare a orari, prima di venir avvicendato e tornare presso la propria sede.

Per l'opera prestata, il Presidente della Repubblica, con decreto in data 4 gennaio 1978 nr. 16, concesse al Battaglione Logistico «Pozzuolo del Friuli» la Medaglia di Bronzo al Valore dell'Esercito.

IL CORPO AUTOMOBILISTICO NELLE PUBBLICHE CALAMITÀ

Di notevole complessità si rivela il tentativo di ricostruire le vicende dell'unità che oggi reca il nome di *8° Reggimento Logistico di Manovra «Carso»*, con sede a Orzano di Remanzacco, pochi chilometri a ovest di Udine.

Il tetto di una fabbrica è crollato a Osoppo seppellendo 200 operai in quel momento al lavoro. Molti sono ancora sotto le macerie e i soldatti cercano di salvarli (foto Associated Press).

CAPITOLO 2

Per risalire alle sue vicende relative al 1976, bisogna richiamare quelle del reparto che allora stava per divenire Battaglione Logistico «Mantova». Non però lo stesso Battaglione Logistico «Mantova» che oggi ha sede a Tricesimo perché quest'ultimo, a quell'epoca, si chiamava «Isonzo». Tutto chiaro, dunque? No? Nemmeno per noi!

Proprio nel periodo del terremoto, quello che si chiamava Raggruppamento Servizi «Mantova» si stava per trasformare nel Battaglione Logistico omonimo. Ne è riprova il fatto che le stesse memorie storiche riportano il primo nominativo allorché parlano delle vicende legate alla scossa del 6 maggio, mentre mutano nome allorché riferiscono gli episodi susseguenti quella del 15 settembre.

Quattro pagine di memorie, tre delle quali occupate da un elenco di mezzi e materiali impiegati, tipo «bidoni di alluminio da 15 litri» o «combinazioni di tela rasata blue». La quarta pagina, bontà sua, ci fa sapere che la caserma ebbe a subire qualche danno con sconnessioni di tegole e distacco di intonaco; che i militari, fino al successivo 31 luglio, passarono tutte le notti sotto tenda; infine, che il sergente Bruno Peres veniva proposto per la concessione di una medaglia di bronzo al valor civile per essersi prodigato, in località Maiano, nel tentativo riuscito di salvare una ragazza da sotto le macerie di una casa.

Molto meglio perciò, come al solito, per ricostruire i dettagli della vicenda, far ricorso ai ricordi diretti di qualcuno dei protagonisti, nel nostro caso il maresciallo Ignazio Piccardi il quale alterna alcuni particolari relativi alla propria esperienza (che tuttavia ben si attaglia per esemplificare quella di tanti suoi colleghi) con altri di stretta pertinenza del Reparto.

Questo aveva allora la propria sede presso la caserma «Piave» in Udine, e vedeva al suo comando il maggiore Armando Correr.

Quel 6 maggio – ricorda il sottufficiale – era stata una giornata caldissima ed egli era appena tornato da una missione a Verona. Poco dopo, anche la moglie faceva ritorno da Buia, paesino della Carnia, dove si era recata a trovare i propri genitori.

Improvviso, ecco un boato, seguito da alcune decine di secondi di silenzio, poi la scossa. Ovviamente, tutti si precipitarono fuori casa. Poco dopo, tuttavia, il sottufficiale si vedeva costretto a rientrare per recuperare qualche indumento soprattutto per i suoi bambini, di cui si immaginerà l'abbigliamento se si considera che erano stati sorpresi dal terremoto mentre la mamma faceva loro il bagno.

Subito dopo, il sottufficiale decideva di recarsi a cercare miglior fortuna a Buia, a casa dei suoceri, ma fu sufficiente immettersi sulla strada in direzione di quella località perché ogni speranza si tramutasse radicalmente in timore e ansia. Proprio da là infatti la gente stava scappando, come alla ricerca di scampo da un nemico stretto alle costole. Lassù, dunque, era avvenuto il peggio.

La casa dei suoceri, a Buia, era in effetti crollata, ma i due coniugi erano rimasti vivi e illesi, un po' per fortuna, molto per la presenza di spirito da essi avuta di rifugiarsi ognuno verso due angoli opposti della camera da letto, cioè verso i punti più resistenti della casa.

Trascorsa lì la notte, l'indomani il sottufficiale si recava in caserma. Questa appariva lesionata in alcuni punti, ma ancora sostanzialmente in piedi. Le autocolonne erano già pronte a partire; alcune ambulanze, anzi, erano state avviate la sera precedente a Maiano, subito dopo la scossa.

Appena allestita una sala operativa, su di essa cominciarono a piovere telefonate e, sulla base delle richieste e degli ordini che arrivavano, partivano autocolonne o automezzi isolati verso ogni direzione.

La maggior parte di queste telefonate contenevano ordini di recarsi verso le località più disparate a ritirare materiale di ogni sorta e trasportarlo il più delle volte presso la caserma «Cavarzerani», dov'era stato allestito un centro di raccolta e smistamento. A volte invece il materiale veniva recapitato direttamente al destinatario finale, quando questo era stato individuato.

Le richieste provenivano dalla sala operativa del Comando di Divisione, che aveva come interlocutore diretto la Prefettura di Udine; la consegna dei materiali ai comuni avveniva nelle mani dei rispettivi sindaci.

Ogni giorno era un continuo viavai di automezzi, soprattutto di ambulanze. Così per tutta l'estate.

Al ritorno dai loro servizi, i conduttori riferivano cose mirabili a proposito di quella gente friulana che, dopo aver perduto tutto, era già al lavoro per ricostruire mentre la terra continuava ancora a tremare.

Distruzioni a Tricesimo, città sede dell'allora «Battaglione Logistico Isonzo» (foto da «Essere Friuli»).

Dopo le scosse di settembre, a seguito dell'ordine di Zamberletti di trasferire i senzatetto verso gli alberghi di Lignano, anche i conduttori del Battaglione contribuirono, con i loro automezzi, al buon esito della triste operazione.

Le pagine delle memorie storiche del *Battaglione Logistico «Manin»* si avvicinano, per quanto riguarda la capacità di fare cronaca, a quello che si vorrebbe fosse sempre questo genere di documenti. Stralciamo i passi più significativi.

«Il 6 maggio, dalle 20,58 alle 21,25, una serie di scosse sismiche sconvolgeva il Friuli. Alle 21,02 la più forte, superiore all'ottavo grado della scala Mercalli, in 55 secondi devastava la parte nordorientale della regione, facendo sentire la sua violenza sino alla zona pedemontana.

Reparti dell'Esercito, Carabinieri, Vigili del Fuoco, intervenivano immediatamente per portare i primi soccorsi alle popolazioni.

Anche il Battaglione Logistico «Manin» aveva la sua parte in quest'opera: alle 23,20 il ten. Maurizio Puppis e il s.ten. Alessandro Santarpia, con quattro automezzi, tre ambulanze e 48 militari, partivano dalla caserma «Baldassarre» alla volta di Vacile e, successivamente, di Pert, frazione di Vito d'Asio. Là, per tutta la notte e la mattina successiva, i militari lavoravano fra le macerie per disseppellire uomini ancora vivi e cadaveri.

I giorni successivi vedevano aumentare progressivamente l'apporto del battaglione nella lotta contro le conseguenze del sisma.

Una lotta che si protraeva sino a giugno, per poi riaccendersi in settembre, dopo le scosse che alla metà di quel mese colpivano ancora il Friuli.

Per affrontare la situazione veniva immediatamente costituito un centro operativo di soccorso per coordinare e dirigere gli interventi di tutti gli uomini e i mezzi impiegati. Un'azione che si condensa in queste cifre: 16 ufficiali, 40 sottufficiali, 150 militari di truppa impiegati. I mezzi di ogni tipo furono 303 e percorsero, condotti da 28 conduttori, circa 90.000 chilometri. Alle popolazioni vennero distribuiti materiali di ogni tipo, quasi 10.000 razioni di generi di conforto e 30.000 razioni viveri. Furono trasportati profughi e materiali, montate tendopoli, preparati ranci, curati feriti e ammalati.

Per tutto ciò il Battaglione ha avuto riconoscimenti dalle autorità gerarchiche superiori fino al livello Divisionale. Tutto il personale impegnato ha ricevuto un attestato di benemerenza.

Non va dimenticato che, in conseguenza del sisma, parecchi prefabbricati del comprensorio della caserma e delle abitazioni del personale erano stati danneggiati, creando notevoli disagi alla truppa come agli ufficiali e sottufficiali, molti dei quali hanno dovuto provvedere affinché i propri familiari trovassero una sistemazione più sicura sotto le tende o in centri non colpiti dal sisma».

Oggi il Battaglione Logistico «Manin» si identifica nel *Battaglione Logistico* della Brigata Corazzata *«Ariete»*

CAPITOLO 2

ed ha sede nella medesima Caserma «Baldassarre» di Maniago. È pertanto possibile integrare la già esauriente relazione delle memorie storiche con le testimonianze di alcuni protagonisti ancora in servizio.

Il tenente colonnello Antonino Russo, allora aiutante maggiore con il grado di capitano (che fu tra l'altro estensore della sopra riportata relazione) riferisce che, subito dopo la scossa sismica, tutti i monti retrostanti Maniago sembravano avvolti in una sorta di alone, simile ai fuochi fatui dei cimiteri, tanto che qualcuno suppose un incendio dei boschi. Il fenomeno sarebbe stato interpretato dagli esperti come dovuto alla liberazione di gas dal sottosuolo.

L'indomani, 7 maggio, lo stesso capitano Russo venne inviato ad Osoppo alla guida di un'autocolonna composta da AR/59, CM/52 e alcuni Astra con sopra mezzi speciali della compagnia genio della Brigata. Il comando delle operazioni, per la zona di Osoppo, sarebbe poi stato assunto dal Reggimento Bersaglieri di Pordenone.

Altra testimonianza ci viene dal maresciallo maggiore «Aiutante» Gerardo Bonni. Il sottufficiale, essendo consegnatario dei materiali, venne subito convocato presso la caserma «Baldassarre» al richiamo di una ronda che fece il giro del paese. Egli aprì i magazzini e diede inizio alla distribuzione di quanto potesse essere utile.

Il giorno dopo egli venne inviato a Vito d'Asio con un nucleo di 7-8 militari e alcune cucine rotabili a preparare pasti per la popolazione. I problemi più immediati derivarono dal fatto che non solo il personale non era competente sul modo di far funzionare la cucina, ma nessuno aveva la minima cognizione di arte culinaria. Risolto in qualche modo il primo problema, il secondo venne affrontato con le istruzioni delle stesse massaie del paese che talvolta si misero esse stesse ai fornelli.

Molto ricco di dettagli il racconto dell'attuale aiutante maggiore del Battaglione, il maggiore Alessandro Santarpia, quello stesso che – sottotenente – venne inviato per primo fuori caserma. Si rimanda all'appendice per i particolari della sua vicenda.

Quasi altrettanto ricche le pagine delle Memorie del disciolto *Battaglione Logistico «Mameli»*. Leggiamo:

«Il Battaglione, sebbene anch'esso coinvolto direttamente dallo sconvolgente sisma, inviava immediatamente, pochi minuti dopo, uomini e mezzi nelle zone colpite a nord di Spilimbergo (Val d'Arzino) per la ricerca di persone sotto le macerie, ancora in vita, e per l'opera di primo intervento assicurando il soccorso, il trasporto e il ricovero dei feriti nonché il rifornimento di viveri e materiali di prima necessità attinti dalle dotazioni.

Sin dalle prime ore del 7 maggio impiantava nella caserma di Vacile un Centro Logistico (base logistica) assicurando la continua e completa alimentazione logistica a tutti i paesi posti alla destra del fiume Tagliamento (Spilimbergo, Pinzano, Valeriano, Travesio, Paludea, Clauzetto, Vito d'Asio, Pielungo, S. Francesco, Forgaria, Flagogna, Casiacco, Cornino, San Rocco, ecc.).

Gestiva centinaia di tonnellate di viveri e materiali di ogni genere e specie inviati dal territorio nazionale e dall'estero alle popolazioni del Friuli colpite dal sisma e percorreva con i propri automezzi, per rifornimenti a domicilio, decine e decine di migliaia di chilometri. Manteneva inoltre continuamente funzionante l'attività di recupero e di riparazione, per buona parte a domicilio, indirizzata cioè verso le esigenze dei soccorritori.

Durante tale intervento che si protraeva in massa, di giorno e di notte, per oltre due mesi, e solamente di giorno e parzialmente nei mesi successivi, il Battaglione operava al completo in tutte le branche delle proprie attività logistiche, con gli stessi severi compiti, pluralità, continuità e prontezza d'interventi, volume di esigenze, che lo avrebbero impegnato se fosse stato coinvolto in un evento bellico.

Nell'ambito delle operazioni di soccorso, un encomio solenne veniva concesso al carrista Roberto Melotti e ai trasmettitori Giuseppe Sabbionesi e Simone Petrachi.

In data 4 gennaio 1978 il Ministero della Difesa concesse al «Mameli» la Medaglia d'Argento al Valore dell'Esercito.

Anche i meriti del *Battaglione Logistico «Garibaldi»* venivano riconosciuti con l'attribuzione della stessa Medaglia d'Argento, ed il suo impegno dovette essere veramente notevole, visto che gli uomini impegnati furono in tutto oltre trecento, gli automezzi 58 i quali percorsero oltre 170.000 chilometri. Le vicissitudini di questi trecento uomini

A Forgaria, l'asilo è stato utilizzato come obitorio. In poche ore 48 morti, avvolti in coperte, sono stati disposti nelle varie aule. Al terzo giorno dalla sciagura i soccorritori hanno dovuto cominciare ad usare mascherine per proteggersi dai germi, dall'odore e dalla polvere (foto G. Coassin).

però non vengono raccontate dalle memorie e riteniamo interessi ben poco il lettore sapere che qualcuno di essi distribuì 1416 paia di stivali di gomma.

Il *Battaglione Logistico «Orobica»* viveva la stessa fase evolutiva di tutti i reparti suoi simili. Nato da poco dalla fusione dei vari organi del Raggruppamento Servizi, aveva sede presso la caserma «L. Bosin» di Merano.

L'allertamento era giunto verso le 4 e 30 della stessa notte del terremoto e alle 7 e 30 già una prima colonna di una cinquantina di automezzi veniva avviata a San Candido e a Malles a caricare personale e materiali del Gruppo «Bergamo» e del Battaglione Alpini «Tirano» per poi muovere alla volta di Gemona.

Dopo qualche ora partiva una seconda autocolonna composta da una quindicina di automezzi per trasporto materiali i quali, ultimato il servizio, rientravano in sede. Sul tardi della medesima giornata del 7 maggio partiva una terza autocolonna composta da 13 ACM/52 e 2 ACL/51; 7 automezzi erano carichi di tende, mentre gli altri 5 erano attrezzati con taniche di acqua potabile: le tende vennero inviate ad Osoppo, le taniche a Moggio Udinese. Queste incapparono nel primo grosso contrattempo quando si scoprì che l'acqua caricata inizialmente era inquinata. Svuotati tutti i contenitori, vennero di nuovo riempiti presso una caserma di Vigili del Fuoco.

Gran parte degli automezzi del Battaglione rimasero in zona diverse settimane, molti impegnati in trasporto di viveri alle tante frazioncine sinistrate, mentre altri facevano una spola continua tra Merano e il Friuli.

A Moggio Udinese c'era una campo gestito in proprio dal Battaglione, presso il quale venivano approntati i pasti che poi venivano recapitati alla popolazione mediante l'uso delle casse di cottura. Chi mangiava peggio, alla fin fine, erano i militari stessi, che provvedevano alle proprie necessità per ultimi, dopo che tutti i civili erano stati soddisfatti.

Il *Battaglione Logistico «Cadore»*, geograficamente molto vicino alle località colpite, ma non direttamente coinvolto, venne allertato dopo cinque giorni. Effettuata una iniziale e rapida ricognizione, il reparto recò in zona alcuni bagni campali, un forno campale, 4 docce, 3 cucine rotabili. Al personale della sua officina venne affidata la manutenzione di tutte le cucine rotabili schierate nella zona di Gemona.

Il *V Autogruppo di Corpo d'Armata* era allora comandato dal tenente colonnello Giannino Garbelotto, oggi presidente della Sezione A.N.A.I. di Treviso. Era articolato su quattro autoreparti, due

CAPITOLO 2

dei quali, uno medio e uno misto, erano di stanza presso la caserma «Boltar» di Treviso; gli altri due erano distaccati a Palazzolo dello Stella. Il totale degli automezzi in dotazione superava le 400 unità.

Il sisma era stato avvertito anche in città, suscitando anche scene di panico, tanto che si diffuse ben presto la notizia di quell'autiere che, trovandosi all'interno di un locale pubblico, appena avvertita la scossa, si lanciò verso l'uscita e, per far prima, anziché aprire l'uscio, si tuffò di capo, sfondando la vetrata rinforzata da graticciata metallica, col rischio di massacrarsi e dissanguarsi.

Il via alle operazioni di soccorso venne dato dal Comando del V Corpo d'Armata alle 22 e 30. I primi a giungere sul luogo di destinazione furono, ovviamente, i due autoreparti più vicini, cioè quelli di Palazzolo, i quali vennero accasermati parte presso la caserma «Cavarzerani», parte presso la «Osoppo», le due strutture militari cittadine dotate di maggior capacità ricettiva.

Muniti di guanti e mascherine e riforniti di calce viva a bordo dei veicoli, i conduttori vennero messi a disposizione dei vari sindaci dei paesi terremotati e delle prefetture, per la raccolta dei cadaveri.

I due reparti di Treviso restarono invece in stato di attesa fino a che, trasportati da velivoli C 112, giunsero rinforzi presso l'aeroporto di Rivolto. A quel punto i due autoreparti vennero anch'essi mobilitati e dislocati tra la stessa Rivolto e Palmanova. Sempre a mezzo di C 112 continuarono a giungere presso lo stesso aeroporto i materiali che l'Autogruppo si incaricava di recapitare a destinazione.

Si verificava così un fenomeno ampiamente sperimentato nella storia del Corpo Automobilistico, soprattutto in occasione delle campagne di guerra: la totale frammentazione dei reparti, polverizzati in numerose ridottissime unità, spesso costituite da un solo automezzo con il singolo conduttore e senza più alcuna possibilità, da parte dei comandanti, di effettuare una pur minima azione di controllo e di assistenza nei riguardi dei propri uomini.

Tuttavia, pur impedito nella sua azione di comando, restavano a carico del comandante l'onere e i grattacapi degli incidenti che, per fortuna, nonostante la grande massa di automezzi quotidianamente in servizio e il maltempo che imperversò a lungo, furono soltanto due e di lieve entità.

«Quando c'era da prendersi qualche merito – commenta ancora oggi con amarezza il Presidente – c'era sempre qualcuno pronto ad assumersene la paternità. Quando avveniva un incidente, il demerito ricadeva sempre sul comandante dell'Autogruppo, che pur non poteva in alcun modo interferire sull'impiego dei suoi uomini». (Un lamento, questo, che potrebbe proiettarsi decine di anni indietro nel tempo, o in avanti fino ai giorni nostri, ma che resterebbe sempre tale. Quale comandante non si è mai sentito riprendere per un suo autiere, impiegato da altri e che egli non vedeva da mesi, sorpreso con «capelli troppo lunghi»?)

In un'organizzazione necessariamente assai raffazzonata, molto veniva lasciato all'inventiva e all'iniziativa dei singoli uomini, le squadre andavano e venivano, mangiando se, dove e quando potevano. Le cucine delle due caserme lavoravano senza interruzione, distribuendo pasti a ritmo continuo, per far fronte alle esigenze delle migliaia di militari affluiti da ogni reparto del Paese. I conduttori tuttavia, sbalzati in ogni angolo del territorio, non sempre potevano fruirne e andava bene se riuscivano a farsi avanzare qualcosa per se stessi quando si recavano a distribuire viveri alla popolazione o ai loro compagni d'arme impegnati nelle frazioni più lontane.

La maggior parte dei conduttori, specie nei primi tempi, venne comunque impiegata per raccogliere e trasportare cadaveri, o singole parti di essi, avvolti negli appositi sacchi, sulle loro macchine. Queste, ogni sera, venivano lavate e irrorate di disinfettante, operazione tuttavia ampiamente insufficiente a cancellare da esse quell'odore di morte di cui erano impregnate.

L'attività dell'Autogruppo si protrasse, riducendosi sempre più di intensità, fino all'autunno, quando tutti rientrarono in sede; giusto in tempo per correre in soccorso delle popolazioni del Polesine, colpite dall'alluvione del Po del 15 novembre.

Un altro rammarico che ancor oggi cruccia l'animo del Presidente è il fatto che mentre a tutti i soccorritori, di ogni ordine e categoria sociale, venne consegnato un qualche attestato per la loro opera prestata nelle operazioni di soccorso, tutto il V Corpo d'Armata venne ignorato ed i suoi uomini dovettero accontentarsi della soddisfazione, tutta intima e personale, di aver

fatto tutto, e forse anche qualcosa di più, del proprio dovere.

Il personale del *V Autogruppo di Manovra di Montorio Veronese* (oggi 14° Battaglione Trasporti «Flavia»), destato alle due di notte, si mise subito all'opera per approntare tutti gli automezzi disponibili. Alle 10 del mattino successivo giungeva l'ordine di portarsi a Padova, dove vennero caricati viveri e materiali di casermaggio. La sera stessa, in autocolonna, giungevano a destinazione che era già buio, muovendosi tra notevoli difficoltà dovute alle numerose interruzioni della viabilità.

Dopo aver distribuito i materiali al seguito fra le varie località colpite, gli automezzi fecero ritorno a Padova, da dove avrebbero continuato a far la spola per tutta la durata dell'emergenza.

Da segnalare l'istituzione di un servizio effettuato a mezzo di un autobus Fiat 308, il quale prelevava ogni settimana da Verona una squadra della locale sezione A.N.A. per recapitarla a Buia, cittadina della Carnia che la sezione aveva adottato e che si era impegnata a ricostruire. Recapitata la squadra sul posto, l'automezzo riportava indietro la squadra della settimana precedente che aveva ultimato il suo turno. Il servizio si protrasse fino all'autunno.

Altro servizio da segnalare, fra gli innumerevoli effettuati dall'Autogruppo, quello relativo al trasporto degli elementi di un ponte Bailey da montare sul Tagliamento, trasporto che richiese l'impiego di una cinquantina di automezzi.

Con l'autunno, la maggior parte dei conduttori venne ritirata. Restavano, distribuiti in diverse località, alcuni automezzi speciali, quali gli autocarri frigorifero.

Le memorie storiche del reparto, relative alle operazioni di intervento, quantificavano in 12 ufficiali, 20 sottufficiali, 185 militari di truppa e 66 automezzi l'impegno dell'Autogruppo.

Il *Battaglione Logistico «Friuli»* stava muovendo anch'esso i suoi primi passi nella sua nuova veste agli ordini del tenente colonnello Vittorio Genna, quando venne chiamato a offrire molte delle sue potenzialità in aiuto alle popolazioni colpite. Già un paio di giorni dopo il sisma un nucleo di una ventina di ACM, agli ordini del capitano Giovanni Marcovecchio, comandante di quello che era stato l'Autoreparto Friuli, ora Compagnia Rifornimenti e Trasporti, si inseriva in una consistente autocolonna costituita da automezzi di tutti i reparti della Brigata e si dirigeva verso le zone disastrate. Una decina di giorni dopo veniva allestita una seconda grossa autocolonna, nella quale si inserivano altri venti automezzi del Battaglione, agli ordini del capitano Antonino Scalisi, direttore di quella che era stata l'Officina Media, ora Compagnia Mantenimento, e si portava anch'essa in Friuli dove rimaneva una decina di giorni, ad espletare ogni genere di servizi sulla scorta di direttive delle autorità militari locali.

IL CORPO AUTOMOBILISTICO NELLE PUBBLICHE CALAMITÀ

Merita di essere segnalata, per le modalità esecutive che la caratterizzarono, una terza autocolonna, effettuata alcune settimane dopo la prima forte scossa. Si trattava di recapitare 900 quintali di disinfettante dall'Istituto Chimico Farmaceutico di Firenze all'Ospedale Militare di Padova, che avrebbe provveduto alle successive distribuzioni. Il trasporto era stato programmato in maniera tale che 30 ACM della Compagnia Rifornimenti e Trasporti prelevassero il prodotto dall'Istituto, per recapitarlo presso l'Aeroporto di Peretola, da dove due potenti «Chinook» li avrebbero trasferiti a destinazione. Poiché la capacità di carico di un elicottero era equivalente a quella di circa 5 ACM, sarebbero stati necessari tre cicli/viaggio per l'intero trasporto. L'operazione evidenziò subito tutti i suoi risvolti negativi: tra il caricamento sugli ACM, trasferimento a Peretola, trasbordo sugli elicotteri, volo degli stessi presso l'eliporto più vicino a Padova, nuovo trasbordo su altri automezzi, recapito presso l'Ospedale e scarico, se ne era praticamente andata un'intera giornata per l'effettuazione di appena un terzo dell'operazione, che venne perciò immediatamente modificata nelle sue linee esecutive. I rimanenti 20 ACM presero direttamente la via di Padova per autostrada e in poche ore, nonostante la risaputa lentezza dell'automezzo, portarono a termine la missione.

Durante il pernottamento presso lo stesso ospedale, gli autieri ebbero modo di fare la poco felice esperienza del terremoto, pur a così grande distanza dall'epicentro: proprio in quella notte si verificò infatti una scossa di settimo grado, quella cioè di maggior intensità dopo le tre di nono grado di maggio e settembre. Quasi tutto il personale del Battaglione, insieme a quello dell'ospedale, preferì trascorrere la notte all'aperto, in cortile.

ASCOLTANDO CHI C'ERA

Il maresciallo Roberto PIVA, ora ed allora effettivo al Battaglione Logistico «Julia», fu uno di coloro che vissero più pesantemente, sulla propria pelle, le conseguenze del sisma. Egli prestava allora servizio presso quel 2° Reparto Logistico Leggero così duramente provato, presso la caserma «Pantanali» a Gemona. Così egli ricorda quei giorni.

«Era una serata calda, più di quanto avrebbe dovuto esserlo in rapporto alla stagione.

Il personale dei quadri del Battaglione era già a casa. Molti soldati, allettati dalla temperatura favorevole, erano in libera uscita. In caserma c'era in pratica il solo personale di servizio e pochi altri che avevano preferito non uscire o erano rientrati in anticipo. Questo si rivelò un fattore determinante per il contenimento del numero delle vittime.

Io ero da poco sposato ed ero a casa con la mia giovane moglie quando, alle 20 e 59, si scatenò il finimondo. Prima che la casa ci crollasse addosso, riuscimmo a portarci fuori.

Di fronte alla nostra abitazione c'era un prato, abitualmente adibito a mercato del bestiame, delimitato da un muro. Poiché questo era stato abbattuto dalla stessa scossa, ci portammo su di esso, essendo quella l'unica area nei dintorni sufficientemente sgombra da edifici. In breve, lo stesso prato fu riempito da gente fuggita dalle case, nelle nostre stesse condizioni, molti in mutande.

Dalle autoradio, i giornali radio diffondevano notizie molto vaghe. I giornalisti parlavano di un sisma che aveva colpito Udine e zone circostanti e questo ci suggeriva le più pessimistiche ipotesi:

– Se qui è successo questo sfracello – era il comune pensiero – cosa sarà accaduto nel capoluogo, che viene indicato come il centro del sisma?

Sulle prime, non fu possibile rendersi conto dello stato della città: tutto era avvolto in una impenetrabile nuvola di polvere che non consentiva di vedere a più di 10 metri di distanza.

Dopo circa un'ora, con il diradarsi e il depositarsi della nuvola, si poté cominciare ad osservare l'apocalittico scenario che ci circondava. Fu mia moglie a sorprendermi con un'osservazione:

– Abbiamo lasciato la luce accesa in casa!

– Com'è possibile? – fu la mia riflessione – in un terremoto, le prime cose che vengono a mancare sono proprio l'energia elettrica e il gas!

Guardai in direzione di casa: in effetti una luminosità sembrava provenire dal suo interno; ma non tardai a rendermi conto della ben più triste realtà: il chiarore era quello della luna, che ci raggiungeva attraverso una parete che non esisteva più.

Mi avviai verso la mia abitazione, prelevai la macchina che – benché con il tetto sfondato – era ancora marciante al contrario di quelle vicine, tutte schiacciate, e la portai verso il prato; dentro vi sistemai una signora con dei bambini che apparivano più bisognosi e depressi di noi.

Alle prime luci dell'alba, mi riportai verso casa ed entrai nell'atrio. Indossai la divisa direttamente sopra il pigiama e mi avviai verso l'abitazione dei miei suoceri per accertarmi delle loro condizioni. Erano salvi, per fortuna, ma lungo il tragitto, semisommersi dalle macerie, scorsi i primi morti.

Mi diressi allora verso la caserma, varcai l'ingresso, intatto; all'interno invece, uno spettacolo allucinante: tre intere palazzine, di tre piani, non esistevano più; si erano accasciate su se stesse come castelli di carte. Nel cortile erano sparsi i soldati scampati, ma da sotto le macerie ci raggiungevano le invocazioni dei sepolti vivi. Il primo evidente obiettivo da raggiungere era la salvezza di costoro.

Le operazioni venivano rese difficoltose dall'inadeguatezza dei mezzi. Provammo a sollevare i muri e le colonne crollati con le gru dei nostri automezzi, che si rivelarono impotenti: come tentavamo di imbracare un blocco e sollevarlo, ci accorgevamo che esso era legato, a catena, con dei robusti tondini, a quelli adiacenti, e questi ad altri ancora. Fu necessario perciò separare preventivamente i vari blocchi per poi sollevarli singolarmente.

Ne furono salvati parecchi, di soldati. Molti dovettero la loro sopravvivenza alla dinamica stessa del crollo: si trovavano sulle scale nel tentativo di fuggire, quando queste erano precipitate ripiegandosi una rampa sull'altra, ed essi erano rimasti miracolosamente illesi nel volume determinatosi tra le rampe stesse.

I soldati residenti in zona vennero mandati a casa. Uno di essi tornò con una notizia agghiacciante:

– Sono rimasto solo al mondo!

Gli si sarebbe voluto accordare una licenza straordinaria, ma a quale scopo? Il poveretto non aveva letteralmente più nessuno presso cui recarsi.

Pur impegnati nel salvataggio dei nostri, ogni giorno i nostri conduttori uscivano per recare soccorsi ai sinistrati; questi giungevano in caserma, a chiedere soccorsi; ma la domanda che tutti, sottovoce, ci rivolgevamo tra noi era:

– Noi stiamo aiutando tutti; ma noi, chi ci aiuta?

Arrivavano i genitori, a chiedere notizie dei loro ragazzi in servizio militare. Due di essi rimasero lì tre giorni, seduti su un masso. Una pena, per tutti. Avevano una sola domanda sulle labbra, che ripetevano con ossessione:

– Dov'è nostro figlio?

E tutti fingevano di non sapere. Nessuno aveva il coraggio di dire che il loro ragazzo era lì sotto. Se ne andarono solo quando il suo cadavere venne estratto dalle macerie. Un altro soldato venne estratto vivo ma, schiacciato dalla cintola in giù, morì poco dopo.

Girando fra le rovine del paese, si assisteva a scene commoventi. Si estraevano morti ma anche, per fortuna, molti vivi. Una vecchina e la sua nipote vennero dissepolte dopo 15 giorni, ancora vive. Erano scese in cantina a prendere delle bottiglie e lì erano rimaste intrappolate, ma con viveri e bevande a disposizione. I loro familiari, rimasti sopra, erano invece tutti deceduti.

Commovente lo spirito di reazione della gente. Già il giorno dopo, mentre ancora si susseguivano le scosse di assestamento, si vedevano uomini con in mano la cazzuola e la cofana col cemento, che cominciavano a riparare i danni. Il più iellato fu uno la cui casa era crollata o era stata lesionata quasi per intero. Aveva lavorato tutta l'estate per ricostruirla ed aveva già tirato su tre dei quattro muri: le due scosse di settembre glieli tirarono di nuovo giù.

Quando poi, a settembre, con i prefabbricati non ancora pronti, la gente venne prelevata per essere portata negli alberghi della riviera, vi furono delle fiere e decise resistenze: i Friulani sono infatti tenacemente attaccati alla loro terra d'origine. Essi chiedevano e accettavano aiuti con grande dignità: viveri, vestiario, medicine... ma una cosa essi volevano, al di sopra di tutto, e per la quale erano disposti a pagare qualunque prezzo in termini di sacrificio e di fatica: la casa... la casa... la casa...»

IL CORPO AUTOMOBILISTICO NELLE PUBBLICHE CALAMITÀ

Ricca di suggestione la testimonianza del tenente colonnello Giulio CANOVA, ora comandante del Battaglione Logistico «Ariete», a quel tempo tenente comandante della Sezione RR del 108° Gr. a.pe.smv.cam. «Cosseria».

«Partii in autocolonna – racconta l'ufficiale – *alla volta di Pinzano sul Tagliamento con il compito di organizzare, sulla base degli ordini ricevuti, una tendopoli e quanto altro si rivelasse necessario.*

Le palazzine della caserma «Pantanali», sede del Battaglione Logistico «Julia», si sono accasciate su se stesse, e 28 militari hanno perso la vita (foto Associated Press).

CAPITOLO 2

All'alba del 7 maggio, man mano che ci avvicinavamo alla zona assegnata, le rovine aumentavano e la desolazione del paesaggio si faceva sempre più evidente, una desolazione che si rispecchiava negli sguardi sbigottiti della gente.

Poco prima di arrivare al bocciodromo dove avrebbe dovuto essere installata la tendopoli, apparve ai miei occhi un quadretto che non si cancellerà più dai miei ricordi, una scena sintomatica della orgogliosa laboriosità della gente friulana: una vecchia donna, tutta vestita di nero, con un foulard anch'esso nero attorno al capo, vicino alla sua casa distrutta, ripuliva con una cazzuola i mattoni dalla calce e li riponeva a terra in bell'ordine a formare una catasta. Lo scorso anno ho avuto occasione di passare di nuovo per Pinzano, in una giornata triste e brumosa. Di proposito mi diressi verso il bocciodromo e, lungo il tragitto, ho rivisto la stessa catasta di mattoni accanto a una casa completamente nuova. La vecchia signora in nero non c'era più ma, quasi un'ombra emergente dal grigio di quella nebbia sottile, mi sembrava di vederla ancora.

A Pinzano fui subito preso dall'attività di organizzazione della tendopoli e, nei giorni successivi, mi trovai a fronteggiare problemi di ogni natura, dall'assicurare i pasti a circa duecentocinquanta persone, al procurare i pannolini assorbenti per le necessità intime femminili, al risanare diverbi interni al paese, al rintracciare persone allorché giungevano parenti da lontano (ne arrivavano perfino dall'America e dall'Australia) a chiedere notizie di loro, all'organizzare i funerali per (se la memoria non mi inganna) otto vittime del paese.

Che tristezza, quelle bare allineate fasciate dal Tricolore, fra la commozione di tutti! Perfino i cani, con i loro guaiti lamentosi, sembravano partecipare della tristezza e dello strazio comuni.

Col passare dei giorni, e con aggiustamenti progressivi, l'organizzazione dei soccorsi si perfezionò sempre più. Gli stessi terremotati, dapprima inebetiti, cominciarono a scrollarsi dal loro torpore e a partecipare a tante piccole attività insieme ai soccorritori, quali mettere i cartellini con i nomi sui letti, realizzare canaline di scolo attorno alle tende, inventariare i materiali degli aiuti umanitari che affluivano in continuazione, effettuare permute con altre tendopoli alle quali veniva ceduto materiale superfluo in cambio di altro mancante.

Dopo circa venti giorni nel corso dei quali ritengo di non aver dormito più di cinque ore per notte, così come i miei soldati, rientrammo in sede a Casarsa della Delizia, stanchi, sfiniti, ma con nell'animo quella pace e quella serenità che si possono sentire soltanto quando si ha la coscienza di aver compiuto qualcosa di veramente importante.»

Il maggiore Alessandro SANTARPIA, aiutante maggiore del Battaglione Logistico «Ariete», era allora un giovane sottotenente in servizio presso lo stesso reparto, che all'epoca recava il nome di «Manin».

Il suo racconto apre uno spaccato su quello che fu l'operato degli autieri inviati in missione di soccorso su tutto il territorio.

«Erano trascorse meno di un paio d'ore dalla scossa – racconta l'ufficiale – *quando il tenente Puppis ed io, con una colonna di automezzi, raggiungemmo la caserma "De Gasperi" a Vacile, sede del Battaglione Logistico "Mameli", dove altre autocolonne provenienti da ogni reparto si stavano radunando. Tutta la notte trascorse fra un susseguirsi di ordini e di iniziative, assunte nella concitazione del momento.*

Da Vacile fummo infatti subito inviati a Spilimbergo a disposizione del locale Comando dei Vigili del Fuoco. Da qui, man mano che giungevano le richieste, partivano nuclei di automezzi verso ogni direzione. A me venne assegnato un paesino dal nome pressoché sconosiuto: Pert. Dove sarà mai?

«Vi porto io!» ci assicurò un poliziotto che, immediatamente, con la sua motocicletta, si mise a farci da battistrada. Ci inoltrammo su per le montagne della Carnia, per stradine simili a mulattiere. A un certo punto la già angusta sede stradale era ostruita da massi enormi, franati in seguito al sisma, sì che dovemmo attendere la loro rimozione per proseguire. Era quasi l'alba quando parcheggiammo i nostri automezzi. Non eravamo ancora a destinazione: per raggiungere Pert si dovette proseguire ancora, a piedi, per un'altra mezz'ora.

Il paesino non esisteva più: da quel poco che era rimasto si intuiva che esso era costituito da case fatte di sassi del luogo, dal soffitto molto basso, di una povertà indicibile.

In mezzo al sentiero incontrammo un montanaro, immobile. Aveva un'espressione strana, inebetita. Provammo a rivolgergli delle domande, tentando di scuoterlo dal suo stato di ipnosi. Fatica inutile: dalle sue labbra non uscì una parola.

Ci demmo subito a scavare tra i ruderi sbriciolati delle casupole. Nell'arco della mattinata recuperammo quattro cadaveri. Ne ricordo uno in particolare, quello di un'anziana montanara dal fisico corpulento: era schiacciata sotto un muro, con il corpo appiattito come una sogliola. Provai una sensazione di sgomento e raccapriccio quando, una volta sollevato il muro, vidi il cor-

po tornare a gonfiarsi e riprendere in pochi minuti il suo aspetto normale.

Da sotto le rovine di una casa sentivamo provenire dei lamenti, forse di un bambino. Scavammo senza sosta nel tentativo di salvarlo, ma alle tredici, quando giunse un reparto di carabinieri da Gorizia a darci il cambio, non eravamo ancora riusciti a raggiungerlo; né seppi in seguito quale sarebbe stata la conclusione dell'operazione.

Dopo esser ripassato da Vacile a riferire quanto visto e fatto, rientrai a Maniago.

Tutto il resto dell'estate lo trascorsi a distribuire materiali alla popolazione, soprattutto viveri. Coloro ai quali era rimasta una cucina in grado di funzionare ricevevano gli ingredienti per confezionarsi il pasto da soli; agli altri venivano serviti pasti approntati presso le caserme o le varie tendopoli.

Le fatiche maggiori venivano sopportate per soccorrere alcune frazioni raggiungibili solo a piedi attraverso lunghi percorsi. Poiché i loro abitanti non volevano per ragione alcuna abbandonare le loro case distrutte, toccava ai nostri soldati la fatica di recapitare loro i viveri a domicilio.

A settembre venni designato quale ufficiale di collegamento presso il comune di Frisanco. Presso ogni comune erano stati infatti costituiti dei nuclei composti generalmente da un ufficiale, un sottufficiale e tre o quattro militari di truppa, muniti di automezzo, con il compito di affiancare i responsabili del comune stesso per effettuare il censimento delle case danneggiate. Più nuclei facevano capo a un C.O.S. (Comando Operativo Speciale): il nostro era quello di Meduno, presso il quale mi recavo ogni sera a relazionare sull'attività del giorno. Si cercava, nei limiti del possibile e delle nostre competenze, anche di effettuare una valutazione dei danni e delle possibilità di riparazione.

In ogni comune c'era anche un rappresentante della provincia il quale aveva facoltà di firmare dei buoni di consegna gratuita di materiale da costruzione presso i vari rivenditori a coloro che ne facevano richiesta. Sotto le righe, si potrà rivelare che non mancarono i soliti furbi che, da una stalla diroccata, trovarono il modo di costruirsi una casa.

Il personale del nostro reparto fornì la sua opera anche per la costruzione di alcuni prefabbricati.

Erano già esaurite tutte le roulottes, i vagoni ferroviari e le tende, quando arrivò il secondo e più micidiale colpo di settembre che mise a terra il morale già estremamente provato di tutti.

Tante considerazioni e constatazioni ci hanno lasciato l'amaro in bocca, un sapore che non svanisce ancora, a distanza di venti anni: sopra ogni altra, la disparità di trattamento tra un reparto e l'altro, tra un uomo e l'altro.

Quella famosa sera del 6 maggio, ad esempio, fummo in tre ad uscire per primi dalla caserma: con me e il tenente Puppis c'era anche un capitano di artiglieria il quale sarebbe stato poi gratificato con un encomio. Nulla, per me e Puppis.

Tanti reparti ricevettero medaglie al valore dell'Esercito per l'opera prestata. Il «Manin»... niente. Eppure, quando il commissario Zamberletti concesse gli attestati di benemerenza a coloro che avevano prestato opera di soccorso per almeno quindici giorni, il «Manin» ne raccolse ben 58. Non valgono, essi, almeno una piccola medaglia di bronzo?»

IL CORPO AUTOMOBILISTICO NELLE PUBBLICHE CALAMITÀ

TERREMOTO DELL'IRPINIA

Ore 19 e 37: la terra trema

Gli scienziati l'aspettavano e l'avevano annunciata da tempo, individuandone anche la localizzazione precisa; secondo alcuni, anzi, essa era in ritardo di tre anni. Arrivò alle 19 e 37 del 23 novembre 1980. Una scossa valutata tra il 9° e il 10° grado della scala Mercalli squassò con inaudita violenza e con indicibile durata (1' e 20") la Campania e la Basilicata. A questa prima scossa, nella stessa serata, fecero seguito altre cinque di minore intensità.

I telegiornali in onda di lì a pochi minuti ne diedero notizia immediata, con cenni estremamente vaghi, ma con toni sufficienti a far capire che questa volta non si trattava della solita scossetta di assestamento, ma che qualcosa di veramente terribile doveva essere avvenuto.

Man mano che le ore passavano, veniva sempre più a delinearsi l'entità della tragedia. I giornali del 24 erano in grado di fornire le prime, ancor vaghe e fumose, informazioni. I morti si contavano già a centinaia. A Poggioreale, in Napoli, un palazzo di 11 piani si era sbriciolato al suolo seppellendo 20 famiglie. I napoletani, terrorizzati, avevano abbandonato in massa la città di-

CAPITOLO 2

sperdendosi verso le campagne circostanti. Le prime autocolonne di soccorso, provenienti da Roma e dal nord, erano già in marcia di trasferimento verso la zona sinistrata.

Le autorità politiche vennero subito accusate di non aver saputo recepire immediatamente la gravità dell'evento, tanto che il Consiglio dei Ministri si riuniva soltanto alle 9 e 30 del mattino successivo.

Giuseppe Zamberletti, che tanta buona prova aveva fornito nell'organizzazione dei soccorsi nel Friuli, veniva nominato commissario per le zone terremotate.

I giornali del 25, nel riferire le notizie relative al giorno successivo al sisma, fornivano già elementi più precisi: i morti accertati e recuperati avevano raggiunto le 1012 unità; le vittime stimate superavano le 4000, ma le cifre divergevano da fonte a fonte.

Fra tanti morti, molti erano quelli che venivano estratti ancora vivi e salvati.

Venivano fornite le prime indicazioni sull'area colpita che vedeva in prima fila le province di Avellino e Potenza, ma con gravi danni e centinaia di vittime anche nelle altre province campane e lucane. Danni venivano segnalati anche in Puglia.

Si avviavano gare di solidarietà a favore dei sinistrati, ma i mezzi apparivano abissalmente inadeguati nei confronti della gravità del disastro e della vastità dell'area colpita. A far da contraltare a questa generosità, cominciava a serpeggiare il timore degli sciacalli.

Ovunque, da sotto le macerie, si udivano le grida dei sepolti vivi, ma gli unici strumenti per portar loro soccorso erano le braccia dei sopravvissuti e dei volontari affluiti.

Il 25 – erano già trascorsi due giorni dal sisma – molti centri risultavano ancora isolati. I nomi di alcuni comuni divenivano tristi celebrità in tutto il Paese: quasi scomparsi dalla carta geografica erano Teora, San Mango sul Calore, Lioni, Sant'Angelo dei Lombardi, Senerchia, Balvano, Pescopagano...

In provincia di Salerno 2000 persone non rispondevano all'appello. Alcuni, i più fortunati, continuavano ad essere estratti ancora vivi dalle rovine, ma i lamenti dei sepolti si affievolivano e si riducevano sempre più di numero.

Alcuni dei tanti emigrati per lavoro in Germania, rientrati in fretta, scoprivano di non aver più né casa né famiglia.

I militari impegnati avevano già raggiunto la cifra di 20 mila unità. Si davano un gran da fare, ma ovunque regnava una grande confusione. Vennero costituiti, nei giorni successivi al sisma, centri di coordinamento sui quali si appoggiarono i reparti giunti in rinforzo da tutto il Paese.

Si scopriva anche la pochezza e l'inefficienza della ancor giovane protezione civile, i nomi dei cui organi sembravano più fatti apposta per riempirsi la bocca che per significare qualcosa

Molti paesini della Campania e della Basilicata, a seguito della fortissima, interminabile scossa delle 19 e 37 del 23 novembre 1980, si sono letteralmente polverizzati; ciò che si vede, è quanto resta di Castelnuovo di Conza (foto G. Fera).

di veramente efficiente e utile: la Sala Operativa, ad esempio... una stanzetta, con una piccola lavagna nera e due ragazzi che vi scrivevano sopra con il gesso.

Si scopriva che alcuni comuni, come Sant'Andrea di Conza, a tre giorni dal sisma, non erano stati ancora neppure raggiunti né dai soccorsi né dagli organi di informazione. Per contro, si continuavano ad estrarre sopravvissuti, a 72 ore dal terremoto, come 15 bambini sepolti sotto un muro a Senerchia.

Attività del Corpo Automobilistico

È intuitivo che, fin dai primi istanti dell'emergenza, gli organi del Corpo Automobilistico immediatamente interessati alla soluzione dei problemi di prima necessità furono quelli dislocati nella stessa regione militare, vale a dire la Direzione dei Servizi Trasporti e Materiali (denominazione di transizione dopo quella di Direzione della Motorizzazione e prima di quella di Comando dei Servizi Trasporti e Materiali) e quelli ad essa direttamente legati, cioè la 10ª ORE, il 10° Reparto Rifornimenti e il 10° Autoreparto Misto Territoriale di Napoli, il Battaglione Logistico «Pinerolo» e la 9ª ORE di Bari. Gli stessi enti e reparti sarebbero poi divenuti, nei giorni e nei mesi successivi al sisma, centri di coordinamento sui quali si appoggiarono i reparti giunti in rinforzo da ogni parte d'Italia.

Gli organi di rifornimento, una volta distribuito quanto era nei loro magazzini, vennero via via rinforzati con assegnazioni straordinarie per far fronte alle esigenze logistiche determinatesi a seguito dell'afflusso degli stessi reparti.

Fin dal primo momento, il Corpo dovette attivarsi per far fronte a un duplice ordine di esigenze: la prosecuzione delle attività d'istituto pur in un quadro generale profondamente modificato rispetto all'ordinario per quanto attiene ampiezza, regolarità e urgenza degli interventi; la realizzazione di una serie di organismi per l'instaurazione ex novo di attività straordinarie connesse alla gestione di formazioni di primo intervento, caratterizzate oltretutto da spiccata eterogeneità di personale, materiali e procedure.

Fin dal 24 novembre, giorno successivo al sisma, era stato costituito un Centro Logistico Regionale alle dirette dipendenze della Direzione dei Trasporti e Materiali del X Comiliter. Nel frattempo venivano approntate disposizioni e direttive per la costituzione di un Centro Logistico presso il Parco Veicoli Corazzati di Caserta, che prendeva a funzionare il 30 novembre e che dal 14 dicembre avrebbe assorbito in toto il Centro Logistico Regionale.

L'arrivo in zona, in tempi ristrettissimi, di ben 1300 automezzi provenienti da ogni parte del Paese, comportò l'adozione immediata di misure che consentissero il massimo snellimento possibile delle procedure burocratiche ne-

È appena l'indomani del sisma, e presso tutte le caserme d'Italia si approntano autocolonne di mezzi carichi di aiuti (foto G. Fera).

cessarie per il loro impiego e il loro mantenimento.

Per quanto concerne la ricambistica, venne instaurato un servizio di rifornimento diretto alle fonti, sia presso i depositi centrali che presso l'industria civile. Gli organi addetti alla circolazione, soccorso e recuperi vennero integrati da nuclei itineranti distribuiti sulle strade con maggiore intensità di traffico.

Nella circostanza, a tanto impegno profuso dalle unità presenti sul terreno, corrispose in pari misura quello degli organi centrali (1° MACRA di Piacenza e 8° MACRA di Roma), il cui personale non badò a orari né a sottigliezze burocratiche per far fronte alle eccezionali richieste. Non da meno furono quegli enti che proprio in quel momento stavano entrando nell'orbita dei Servizi Trasporti e Materiali, quali i Depositi Materiale delle Trasmissioni e del Genio rispettivamente di Peschiera del Garda e di Pizzighettone, pur essendo essi stati colti in quell'inevitabile processo di crisi che coincide con ogni momento di trasformazione.

Altri settori che comportarono interventi, anch'essi completamente nuovi nel campo delle attività del Corpo, furono quelli della bonifica del territorio da residuati bellici venuti alla luce a seguito degli smottamenti del terreno o della rimozione delle macerie, e quello della utilizzazione degli esplosivi, compiti rientrati, fino a pochi mesi prima, nell'ambito delle competenze delle ex Direzioni di Artiglieria.

Il Centro Logistico Regionale, allestito a tamburo battente fin dalle prime ore con una forza di 9 ufficiali, 9 sottufficiali e 35 militari di truppa, operò su tre distinte aree di intervento: la caserma «Boscariello» di Miano (NA), l'aeroporto «Niutta» di Capodichino e il Battaglione Logistico «Pinerolo» che da Bari si era nel frattempo trasferito e schierato nella zona di Nocera Inferiore.

Funzioni del Centro erano: operazioni di recupero, catalogazione, immagazzinamento e definizione amministrativa della enorme quantità di materiale movimentato; gestione di 60 autobus per la movimentazione dei senzatetto verso le zone di alloggiamento.

Fu subito evidente che, per far fronte ai propri compiti, il Centro doveva disporre di un autoreparto di formazione, che venne allestito seduta stante, con mezzi ed uomini provenienti dalle Scuole della Motorizzazione, dagli Autogruppi «Flaminia» e «Salaria», dal 14° «Flavia», dal Battaglione Logistico «Acqui» e dal 121° Reggimento Artiglieria; uomini e mezzi vennero amministrati dal 10° Autoreparto Misto di Manovra.

A questo punto la nostra trattazione, estremamente sintetica rispetto alla mole e alla quantità delle operazioni che vennero compiute, si sposterà verso l'attività dei singoli organi esecutivi, per scoprire più da vicino e descrivere con maggior dovizia di dettagli l'attività degli enti e reparti che costituivano le braccia operative della Direzione dei Servizi Trasporti e Materiali.

L'ordine immediato che metteva in movimento le attività della *10ª ORE*, il cui Direttore era il colonnello Dante Pratesi, era «Operate subito e rispondete con il massimo sforzo alle richieste»; un ordine estensibile a 360° sia nei confronti delle popolazioni colpite che nei riguardi dell'assistenza ai reparti impegnati nei soccorsi, e che era rivolto a tutte le unità dipendenti dal Corpo dislocate nella Regione Militare.

Lo strumento disponibile, che solo da poco aveva assunto la sua nuova fisionomia a seguito della ristrutturazione logistica dell'Esercito avviata il 1° gennaio 1979, era ovviamente commisurato alle necessità dei reparti presenti nella RM e perciò sottodimensionato rispetto alle nuove improvvise esigenze.

L'ordine del Ministro della Difesa, successivo a quell'«Operate», fu «Coprite di grigioverde tutta la zona sinistrata», un ordine al quale sarebbe stato possibile far fronte solo con l'afflusso di tanti reparti, tanti automezzi, tanti uomini da tutto il territorio nazionale.

A seguito di direttive immediatamente diramate dall'allora Capo del Corpo, tenente generale Carlo Mauthe, la 10ª ORE vide affluire presso i propri magazzini ricambi e complessivi provenienti da altre ORE, venne autorizzata a ricevere prioritariamente rifornimenti dai magazzini centrali e ad effettuare acquisti diretti presso alcune ditte civili; l'ente ricevette infine delle aperture di credito per la ricezione a domicilio di carburanti dai depositi di grande e media capacità della Regione Militare.

Un settore che invece vide un notevole decremento fu quello della manodopera civile, in quanto l'80% del personale figurava tra le vittime del sisma. A sostituire gli assenti, vennero in

rinforzo due squadre di pronto impiego di sottufficiali e militari di truppa specializzati dalle Scuole della Motorizzazione. Sempre con personale delle Scuole vennero infine costituite 4 squadre a contatto destinate ad operare su tutto il territorio del X Comiliter.

Anche diverse infrastrutture, sia della sede della ORE che di ditte civili convenzionate, erano state rese inagibili dal terremoto.

Le cifre, alla data del 10 febbraio 1981, parlavano già di 850 veicoli riparati per un totale di oltre 42 mila ore lavorative, 53 veicoli recuperati, oltre 22 mila particolari distribuiti, per le sole esigenze del sisma.

Alcune voci di contabilità registravano incrementi del 400% rispetto ai valori abituali e, occorre dirlo, non in virtù di una improvvisa ed ampia disponibilità di mezzi e materiali che nessuno avrebbe avuto la facoltà divina di moltiplicare; l'incremento era dovuto all'unico fattore che l'uomo ha ogni volta il potere di aumentare: il proprio impegno.

Il *10° Reparto Rifornimenti* di Napoli assicurò per tutto il primo mese dell'emergenza un assistenza H24 con tutti gli organi alle sue dipendenze. L'attività del reparto si rivolse precipuamente verso due direzioni:

– la rimozione e il disinnesco di ordigni esplosivi (alla fine dei primi tre mesi si contavano già 64 interventi, in ogni angolo della Regione Militare Meridionale, diretti a neutralizzare materiale esplosivo di ogni genere, dalle granate di ogni calibro, a proiettili da mortaio, a bombe a mano, a proiettili per fucili, ad artifizi di ogni specie);

– il rifornimento di materiali della motorizzazione, del genio, delle trasmissioni, dei carbolubrificanti, ecc.

Va segnalato il senso del dovere di molti dei suoi dipendenti, rimasti al posto di lavoro benché essi stessi coinvolti dalle conseguenze del sisma. La relazione della Direzione dedica particolare menzione al comportamento del maresciallo maggiore Carmine Zarrillo, consegnatario del deposito carburanti di media capacità di Potenza il quale, benché colpito da gravi lutti subiti dalla famiglia residente a Balvano, non lasciò il proprio posto e assicurò il perfetto e continuo funzionamento del deposito.

Il fatto stesso di avere la propria sede – la caserma «Nicola Marselli» di Napoli – ubicata all'interno dell'area colpita dal sisma, fece sì che il *10° Autoreparto Misto di Manovra* (oggi 10° Battaglione Trasporti «Appia»), allora agli ordini del capitano Attilio Curreri, fosse non solo l'unità automobilistica più sollecita ad effettuare interventi, ma anche quella sulla quale gravarono le maggiori responsabilità e il più elevato carico di lavoro per tutta la durata dell'emergenza. Basterà ricordare, a dimostrazione di quanto asserito, che per poter adempiere ai suoi compiti esso, che aveva un organico di 216 uomini e 174 automezzi, venne sempre più rinforzato, fino ad amministrare 1586 uomini e 213 automezzi provenienti da ogni reparto d'Italia, con conseguenti problemi di accasermamento e di gestione. I rinforzi cominciarono già ad affluire dalle 14 del 24 novembre, giorno successivo alla scossa di terremoto. Primo reparto a giungere in zona fu l'11° Autogruppo di Manovra «Flaminia» con 24 automezzi, seguiti, nella notte sul 25, da alcune ambulanze del 7° Autoreparto Misto di Manovra e del Battaglione Logistico «Friuli» di Firenze. A seguire e in rapida successione, avrebbero fornito concorsi di personale e mezzi anche l'8° Autoreparto Misto di Manovra, il 10° Autogruppo «Salaria» e le Scuole della Motorizzazione di Roma, il 1° Autoreparto Misto di Manovra di Torino, l'11° Autoreparto Misto di Manovra di Palermo, nonché numerosi reparti di altri Corpi.

Già pochi minuti dopo il sisma, il personale dell'Autoreparto era all'opera con i suoi automezzi. Alle 21 e 30 infatti, su ordine del Direttore della Motorizzazione, colonnello Alberto Comanducci, venivano inviate due ambulanze con quattro militari al quartiere Poggioreale, a trasportare feriti e salme recuperate sotto un edificio crollato. Appena un quarto d'ora più tardi, 12 autovetture erano in giro per tutta la città a prelevare e portare in ufficio gli ufficiali del X CMT.

La prima autocolonna, composta da 25 autocarri, muoveva alle 03.00 del 24 novembre per recarsi presso il Magazzino Sanitario di Santa Maria Capua Vetere a prelevare un ospedale da campo destinato alla zona di Lioni (AV), uno dei paesi più crudamente colpiti dal sisma.

Alle 9 e 30 della stessa mattina, quattro militari si rendevano protagonisti di un episodio che avrebbe avuto eco sulla stampa nazionale. Si trattava del caporale Francesco Paolo Lazzara e degli autieri Girolamo Castello, Marino

Trane e Pinuccio Penza i quali, mentre stavano effettuando lo scarico del materiale dagli automezzi, venivano invitati da alcuni lionesi a prestare aiuto per rimuovere delle macerie da un luogo poco distante, da dove si era udito il lamento di un bambino imprigionato sotto un mobile.

Dopo circa quattro ore di lavoro e di tentativi vari per individuare il punto esatto da cui provenivano i lamenti – tentativi che ebbero successo grazie al provvidenziale fiuto di un cane pastore tedesco – l'autiere Castello, dotato di corporatura particolarmente esile, si calava nell'apertura prodotta riportando alla luce un bambino di otto anni, di nome Peppino Fusco, restituendolo all'affetto dei suoi familiari. L'episodio venne riportato, con ampia documentazione fotografica, sul numero 1754 del 6 dicembre 1980 del settimanale «Epoca».

Per tutto il periodo dell'emergenza, conduttori e mezzi dell'autoreparto vennero sottoposti ad un andirivieni convulso e frenetico. Essi trasportarono feriti in ospedale e salme presso i cimiteri; fornirono tende, medicinali e viveri di prima necessità alla popolazione; trasferirono migliaia di persone, insieme alle loro masserizie, dai territori colpiti agli alberghi requisiti su tutto il territorio nazionale; trasportarono e impiantarono ospedali da campo; si misero a disposizione di ufficiali e sottufficiali di collegamento con le autorità locali e gli organi di soccorso; effettuarono trasporto di carburanti per automezzi e combustibile per riscaldamento domestico; fornirono manovalanza presso l'aeroporto di Capodichino per il trasbordo degli aiuti umanitari dagli aerei agli autocarri; recuperarono e trasferirono beni e opere d'arte di valore storico e culturale. Le AR/76 dell'Autoreparto, appositamente predisposte, trainarono centinaia e centinaia di roulottes. Infine, a tutti gli automezzi in transito, sia isolati che in autocolonna, vennero assicurati la manutenzione, la riparazione, il rifornimento di carbolubrificanti, il soccorso e recupero di quelli in avaria.

Tutto questo, inquadrato in un contesto operativo estremamente complesso e complicato dalle caratteristiche dell'emergenza: il traffico della città di Napoli, sempre più caotico e al limite della paralisi; le lunghe distanze da coprire per raggiungere paesi e località mai prima conosciuti; gli orari di servizio che spesso si protraevano oltre le ventiquattro ore senza alcuna sosta; la necessità di mettere il personale giunto in rinforzo in condizione di operare in zone ad essi del tutto estranee; gli automezzi sottoposti ad abnorme logorio anche per le condizioni climatico-ambientali sempre critiche...

Il linguaggio delle cifre, al 31 marzo 1981 (citeremo solo i dati più significativi) parlano di 6.082 missioni compiute dagli automezzi dell'Autoreparto, con una percorrenza di più di un milione di chilometri e il trasporto di quasi seimila tonnellate di materiale, il carburante consumato sfiorava i 300 mila litri; e l'emergenza continuava...

Anche la Direzione della *9ª ORE* di Bari, all'indomani del sisma, si diede un'organizzazione tale da veder sempre operanti, 24 ore su 24, un nucleo operativo presso la direzione stessa, una squadra lavorazioni di pronto intervento e un nucleo soccorso e recuperi, mentre la sezione lavorazioni interne operava per 10 ore al giorno e per tutti e sette i giorni della settimana.

La prima iniziativa attuata nell'ambito degli interventi sul sisma, il 25 novembre, fu quella di metter mano alla riparazione di 29 automezzi che il Battaglione Logistico «Pinerolo» aveva lasciato in sede in quanto poco affidabili, in modo da costituire una massa di veicoli di riserva che sarebbero risultati di estrema utilità al reparto.

L'attività precipua di supporto della ORE venne diretta nei confronti del centro operativo di Potenza al quale, il 27 novembre, lo stesso Capo del Corpo, generale Mauthe, aveva ordinato l'invio di un ufficiale con l'incarico di Capo Servizio Motorizzazione ed una squadra a contatto proveniente dalle Scuole della Motorizzazione di Roma. Alcuni giorni dopo, il 30 novembre, su richiesta dello stesso centro operativo, venne costituito a Potenza un nucleo soccorso e recuperi. Nel frattempo alla 9ª ORE, come per la 10ª, erano state aperte delle corsie preferenziali per l'approvvigionamento di ricambi presso i MACRA di Roma e Piacenza.

Il 6 dicembre, con lo scopo di limitare al massimo i movimenti di mezzi inefficienti da Potenza a Bari e viceversa e contenere nei limiti minimi i tempi necessari alle riparazioni, presso il centro operativo venne costituito un nucleo riparazioni e rifornimenti composto da un maresciallo capo officina, 5 militari specializzati ed un ACM con attrezzature e dotazione di ricambi.

Stessa sollecitudine nell'attuazione di interventi a favore delle popolazioni colpite dal sisma veniva dimostrata dal *Battaglione Logistico «Pinerolo»*, di stanza a Bari e comandato allora dal tenente colonnello Donato Boccardi. In pratica il Battaglione si trasferì in blocco in zona di operazioni, lasciando in sede soltanto il personale indispensabile per assicurare un minimo di continuità alle attività del reparto.

Fin dal primo mattimo vennero infatti avviate aliquote di mezzi e di personale per il trasporto di materiali e dell'ospedale da campo della Brigata. Nel pomeriggio invece venne completata l'autocolonna che avrebbe trasferito il reparto, nel suo complesso, a Nocera Inferiore, dove venne costituito un centro logistico.

Il personale di questo centro fu sottoposto ad un lavoro massacrante, dovendo assicurare la movimentazione di una ingente mole di materiali ricevuti e distribuiti contemporaneamente alle popolazioni di ben 106 comuni. Le difficoltà venivano acuite da problematiche di ordine diverso, quali: le affannose richieste dei sindaci che venivano rivolte direttamente al centro logistico, senza alcun organo che fungesse da filtro; l'esasperazione delle popolazioni terremotate del nocerino che crearono una situazione tale da richiedere l'intervento drastico e massiccio di centinaia di agenti di polizia; la rete telefonica del tutto insufficiente, anche perché assorbita dalle telefonate dei familiari di circa 2000 militari presenti nelle operazioni; lo scarico e la contemporanea distribuzione dei materiali e delle roulottes, per i quali non si avevano automezzi sufficienti.

In una situazione di tal sorta, si rivelarono insufficienti i rinforzi pur consistenti di uomini e mezzi forniti al Battaglione dall'omologo reparto della «Julia», dal V° Autogruppo di C.A., dall'11° Autogruppo «Flaminia», dal 14° Autogruppo «Flavia», dal 10° Autoreparto Misto di Manovra, dalla Scuola di Artiglieria, dall'8° Gruppo Squadroni «Lancieri di Montebello», e dalla Scuola di San Giorgio a Cremano.

Successivamente, il 20 dicembre, previa ricognizione dei locali, superando enormi difficoltà di carattere tecnico e ambientale ed effettuando ingenti lavori per il ripristino della viabilità e delle infrastrutture, il Battaglione Logistico «Pinerolo» costituì un secondo Centro Logistico a Solofra, dove vennero portati e immagazzinati tutti i materiali nuovi e i viveri provenienti da Nocera Inferiore e dai piccoli centri costituiti nei comuni della provincia di Avellino e lasciando invece a Nocera tutti i materiali usati.

IL CORPO AUTOMOBILISTICO NELLE PUBBLICHE CALAMITÀ

Il terremoto detto «dell'Irpinia» in realtà colpì un'area ben più vasta di quella indicata dal toponimo. Nell'immagine, gli ingenti danni provocati a Santomenna (foto G. Fera).

CAPITOLO 2

Il capitano Guglielmo Fera (secondo in piedi da destra) con lo staff del Comando del suo 15° Autoreparto del V Autogruppo Territoriale di Montorio Veronese (foto G. Fera).

Fin qui, l'operato dei reparti automobilistici di stanza nella regione. Il terremoto dell'Irpinia richiamò tuttavia la solidarietà dei reparti militari di ogni angolo d'Italia. Si potrebbe sostenere che non vi fu unità, per quanto piccola, che non inviasse la sua goccia nel mare dei soccorsi. Nell'impossibilità di raccontare tutto di tutti, ci limiteremo, nelle pagine che seguiranno, a segnalare l'attività di quei reparti che inviarono le aliquote più consistenti.

Il *14° Autogruppo di Manovra «Flavia»* di Montorio Veronese (già V Autogruppo Territoriale, oggi 14° Battaglione Trasporti «Flavia») era al comando del tenente colonnello Nedo Cavalcanti, ed era articolato su due autoreparti misti: il 15°, con sede nella stessa caserma «Duca» di Montorio Veronese, e il 16°, di stanza presso la caserma «Salomone» in Padova. Il 15°, a sua volta, vedeva quale comandante il capitano Guglielmo Fera il quale oggi, comandante dello stesso Battaglione, insieme al capo sezione O.A.I. maggiore Lorenzo Castagnetti, fornisce ogni ragguaglio relativo all'attività svolta dal suo reparto nell'ambito dei soccorsi.

Dopo aver appreso dalla TV la notizia del sisma, la sera del 23 novembre, di propria iniziativa e prevenendo le sicure successive attivazioni, il capitano Fera ordinava di approntare e incolonnare tutti gli automezzi disponibili, ACM/52 e ACP/70. Quando, il 25 pomeriggio, perveniva l'ordine di partenza, altro non restava da fare che mettere in moto e avviarsi. Nel frattempo, erano state inviate 4 F/12 ambulanze.

Caricati viveri e materiali di casermaggio presso i magazzini di commissariato di Padova, l'autocolonna partiva verso la zona terremotata. Effettuato rifornimento di carburanti presso l'area di parcheggio «Crocina» di Arezzo (dove il Battaglione Logistico «Friuli» aveva allestito un posto di ristoro e rifornimento) e dopo un pernottamento presso la Cecchignola, l'autocolonna raggiunse la caserma «Boscariello» di Secondigliano. Qui il reparto sostò due giorni, nel corso dei quali gli automezzi vennero impiegati per il prelevamento e la raccolta in caserma di tutti i materiali che cominciavano ad affluire da ogni parte del mondo, tra i quali vengono ricordate alcune grosse cucine rotabili francesi.

Al terzo giorno il reparto venne frazionato in tre aliquote della consistenza di un plotone, ognuna agli ordini di un subalterno, e distribuite rispettivamente a Nocera Inferiore, Potenza, Pontecagnano.

Prendeva così avvio quel turbinio di movimenti e di attività che si sarebbe protratto per sette mesi. Ogni giorno partivano autocolonne, nuclei o singoli automezzi, ovunque venisse richiesto il loro intervento.

Si viaggiava tra paesaggi orribilmente devastati, disseminati di paesini letteralmente ridotti in briciole. «Per fornire un'idea di come questi fossero ridotti – riferisce il maggiore Castagnetti – basterà considerare che un giorno pas-

«Si viaggiava tra paesaggi orribilmente devastati, disseminati di paesini letteralmente ridotti in briciole» (foto G. Fera).

sai, con le ruote del mio ACM, sopra il campanile di Sant'Angelo dei Lombardi».

Si transitava per strade sovente interrotte dal crollo di viadotti: i contatti radio con la sala operativa del Comando Regione consentivano di ovviare a queste interruzioni con l'utilizzazione di itinerari alternativi.

I conduttori, ma anche gli ufficiali e il comandante stesso, dormivano dove la notte li sorprendeva, quasi sempre sdraiati sui sedili dell'automezzo. Lo stesso comandante, svegliandosi un mattino, si avvide di aver trascorso la notte al riparo di una catasta di bare.

Anche per mangiare, spesso si doveva far ricorso all'estrema inventiva, quale quella di utilizzare l'acqua bollente del radiatore per introdurvi a bollire i wurstel, con tutto l'involucro in plastica.

A intervalli irregolari, e di varia intensità, venivano avvertite le solite e numerose scosse di assestamento che fanno sempre seguito a un grande sisma.

Il tempo, anche per la concomitanza della stagione invernale, fu quasi sempre di estrema inclemenza: pioggia e neve, in alternanza, furono compagne assidue; talvolta si levavano violente tempeste di vento che scaraventavano verso ogni direzione le roulottes destinate ad accogliere i senzatetto.

Ovunque e sempre, ad impregnare ogni molecola di aria, quel tipico, inconfondibile, angoscioso odore di marcio: l'odore della morte.

A far da contraltare a tante avversità e contrarietà, la grande disponibilità della popolazione: chi aveva salvato la propria casa, ricambiava con grande senso di ospitalità quei soldatini che erano lì con il compito di aiutarli.

Tutti i conduttori sembravano pervasi da incontenibile frenesia: nessuno voleva mai fermarsi, come se la consapevolezza dell'importanza della loro opera avesse moltiplicato le loro naturali energie.

Qualcuno si rese protagonista di gesta che ricevettero gli onori della cronaca. In un modesto locale pubblico di Nocera, alcuni militari stavano trascorrendo le loro scarse ore di libera uscita, quando irruppero due rapinatori, uno armato di pistola, l'altro di fucile a canne mozze. Fra i militari presenti c'era lo stesso conduttore del capitano Fera, avvocato da civile il quale, d'impulso, diede uno spintone a quello armato di pistola, scaraventandolo contro l'altro. Nel breve parapiglia generatosi, i due rapinatori si dileguarono. La reazione, elogiata dalle cronache, a mente fredda fu tuttavia ritenuta avventata, non essendo sfociata in tragedia per la mancata reazione dei rapinatori: se infatti quello armato di fucile avesse sparato un solo colpo, si sarebbe verificata una strage, vista l'angustia del locale.

Vennero trasportati e consegnati materiali di ogni genere e ovunque, sulla base delle indicazioni che pervenivano dalla sala operativa del Comando Regione. La consegna avveniva diretta-

CAPITOLO 2

mente nelle mani dei sindaci, ai quali veniva fatto firmare apposito buono di consegna (l'accorgimento si sarebbe rivelato di grande utilità: alcuni anni dopo il sisma infatti, qualche ufficio del Comando Regione NE chiedeva ancora conto della destinazione dei materiali prelevati tanto tempo prima a Padova).

Erano materiali dei generi più disparati, come lo erano quelli che pervenivano da ogni parte del mondo; ci fu perfino una ditta del nord Italia che inviò un camion carico di lunotti posteriori per automobili (a casa mai sarebbero potuti servire?). A volte sorgeva il dubbio che qualcuno intendesse profittare del sisma per sgomberare senza eccessiva spesa i propri magazzini dal materiale superfluo.

Giungevano soprattutto montagne di abiti sfusi, quasi impossibili da utilizzare, non essendo possibile discernere i nuovi da quelli usati. Vennero infine venduti ad una ditta di Taranto la quale, dopo averli selezionati e bonificati, li immise sui mercatini di varie città.

A metà gennaio il reparto venne ricomposto a Salerno, caserma «Carcino», per una riorganizzazione degli aiuti. Fu il periodo dedicato soprattutto al trasporto di bare, che vennero raggruppate in due grossi depositi: uno presso la Reggia di Caserta, l'altro a Salerno.

Sempre a Salerno, l'officina leggera dell'Autogruppo effettuò lavori di riparazione su alcuni automezzi «fuoristrada» dell'Ordine dei «Cavalieri di Malta». Per tutte le riparazioni eccedenti le possibilità dell'officina, il reparto si appoggiò alla 10ª ORE di Napoli.

Presso la sede del reparto, a Montorio Veronese, insieme al comandante era rimasto nel frattempo il Reparto Comando, che si era accollato il compito della scuola guida e che provvedeva ad inviare nuovi conduttori mano a mano che si rendevano necessari avvicendamenti per congedamento.

L'ultimo viaggio del 14° fu effettuato per il trasporto di alcuni prefabbricati per abitazione forniti da una ditta di Arzignago (VI).

Il 7 maggio 1981, il rientro degli ultimi automezzi segnava la fine della missione che aveva visto impegnati, per il 14°, 6 ufficiali, 7 sottufficiali e 86 militari di truppa, con l'impiego di un totale di 51 automezzi.

Non è una discarica, come si potrebbe ritenere a prima vista; è invece una montagna di «aiuti» di ogni genere, che arrivano da tutto il mondo. Non essendo possibile discernere il nuovo dall'usato, il materiale di abbigliamento verrà alienato a ditte private che lo reintrodurranno sul mercato previa bonifica (foto G. Fera).

Su ciò che venne compiuto dal *Battaglione Logistico «Orobica»*, ora disciolta, si possono raccogliere notizie – necessariamente parziali e settoriali – dalle memorie personali di qualcuno che allora prestava servizio presso l'unità.

Il giorno successivo al terremoto, veniva allestita una poderosa autocolonna di 97 automezzi, messi insieme dal Battaglione Alpini «Tirano» con il contributo di numerose unità di pari livel-

lo della stessa Brigata, tra le quali il Battaglione Logistico.

Si trattava di autocarri CM/52, con 2 AR/59 ad aprire e chiudere la serie ((le AR/76 avevano da poco cominciato a fare la loro apparizione e non tutti ne disponevano). L'autocolonna muoveva al mattino da Malles, scendendo giù per l'Autostrada del Brennero. Dall'alto un elicottero, in costante contatto radio, ne coordinava i movimenti.

La risaputa ridotta velocità dell'ACM e la presenza contemporanea di numerose autocolonne lungo gli stessi itinerari, fecero sì che la Brigata giungesse in zona soltanto dopo due giorni di viaggio, con soste effettuate, in due notti successive, presso due caserme lungo il tragitto. Perciò l'autocolonna giunse a Calabritto, dove venne effettuata la sosta definitiva, quando il terremoto era già avvenuto da tre giorni. Oltre questo comune, vennero affidati alle cure della Brigata «Orobica» anche quelli di Teora, Senerchia e Caposele, tutti in provincia di Avellino. La grande unità alpina rilevava un reparto di Caserta che era lì dal primo giorno e che poteva perciò far ritorno in sede.

Scaricati i materiali dagli automezzi, vennero costituiti vari posti ristoro, distribuiti fra i quattro comuni.

Presso il campo sportivo di Calabritto venne allestita una tendopoli in collaborazione con i Vigili del Fuoco, nella quale cominciarono a prestare la loro opera anche vari civili volontari che, sempre più numerosi, giungevano da ogni parte d'Italia.

Presso i centri di distribuzione affluivano e venivano consegnati alla popolazione gli aiuti che tutto il mondo inviava in una gara di solidarietà.

Per una volta tanto, ogni forma di burocrazia venne bandita. Gli scampati al sisma si presentavano e prendevano ciò di cui avevano bisogno, senza alcun orpello formale. D'altronde gli aiuti erano così consistenti che non si sapeva più dove metterli.

La permanenza della Brigata in Irpinia si protrasse per 40 giorni. Al momento di ripartire c'era ancora tutto da ricostruire, ma questo non era certo compito dell'Esercito.

Il *Battaglione Logistico «Friuli»*, di stanza a Firenze, caserma «Perotti», allora comandato dal tenente colonnello Vincenzo Zuccarotto, ebbe modo di distinguersi in una duplice veste. In primo luogo esso fu soccorritore diretto, inviando sul posto 1 ufficiale e 24 militari di truppa con 14 automezzi di vario tipo (si ricorderà che le sue ambulanze, insieme a quelle del 7° Autoreparto furono le seconde ad arrivare a Napoli precedendo, in questa gara di sollecitudine, altri reparti più vicini alle zone sinistrate).

La sua attività più incisiva e più apprezzata fu tuttavia quella rivolta all'assistenza degli stessi soccorritori. Presso l'area di parcheggio «Crocina»,

Autocolonna del V Autogruppo che trasporta prefabbricati abitativi (foto G. Fera).

Per mesi, lunghe autocolonne militari percorrono la penisola da nord a sud e viceversa (foto G. Fera).

angolo suggestivo e reso vivo da una boscaglia di querce che gli fa corona, a circa 50 chilometri da Firenze e in prossimità dello svincolo autostradale per Arezzo, il Battaglione allestì un efficientissimo posto di ristoro e rifornimento. Qui per settimane i conduttori in continuo andirivieni e con tanta strada già nelle ruote, poterono ritemprarsi, rifocillarsi e raccogliere le energie per il tragitto ancora altrettanto lungo da coprire. Qui gli automezzi di ogni reparto in transito facevano rifornimento. Le cifre parlano di 1500 automezzi riforniti, ai quali vennero distribuiti 36.000 litri di benzina e 150.000 di gasolio.

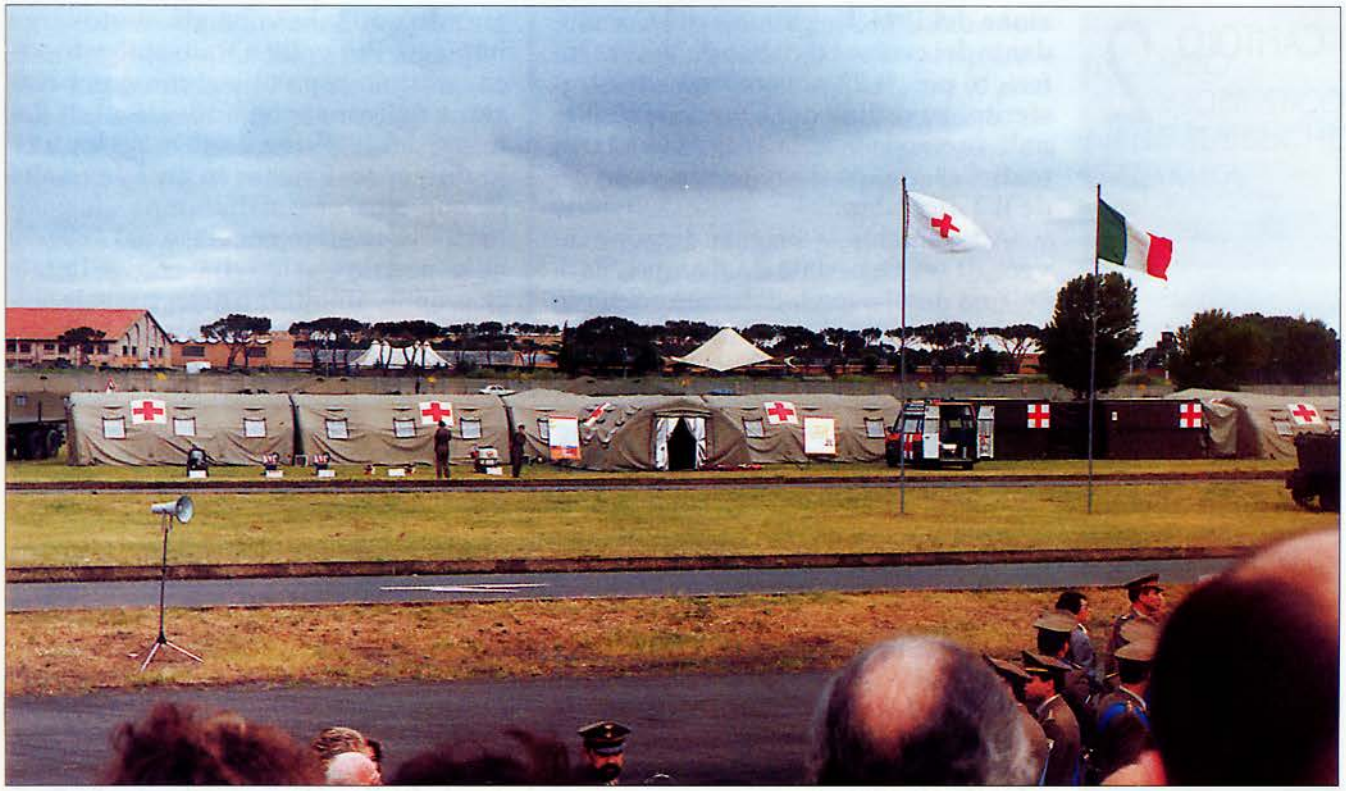
La stessa caserma «Perotti» ospitava il già citato 7° *Autoreparto Misto di Manovra*. Per una singolare combinazione, al momento del sisma il reparto era costituito, per quasi il 90% dei suoi effettivi, dai soldati napoletani o, comunque, provenienti dalle zone sinistrate. Napoletano era il suo stesso comandante, capitano Alberto Festa. Si potrà ben immaginare il clima di panico che venne a determinarsi, in seno alla truppa, al diffondersi delle prime notizie, anche e soprattutto per l'impossibilità da parte dei soldati di mettersi in contatto con le rispettive famiglie ed essere rassicurati sulla loro sorte. Fu necessaria una paziente e sagace opera di persuasione, da parte dello stesso comandante, anch'egli alle prese con la stessa angoscia dei suoi soldati, per dissuadere questi ultimi dall'intenzione di saltare sul primo treno diretto a sud. Sarebbe stato molto più saggio infatti – e tale fu la molla di persuasione del capitano – invece che affidarsi a un treno di cui nessuno avrebbe potuto garantire l'arrivo in zona, approntare le autocolonne di automezzi che certamente sarebbero stati richiesti di lì a breve e recarsi sul posto con quelli.

Gli automezzi furono pronti, carichi di tutto ciò che avrebbe potuto essere utile, nel giro di poche ore, ma l'ordine di partenza giunse soltanto a due giorni di distanza dal sisma.

Il *Battaglione Logistico «Acqui»*, con sede a L'Aquila, vedeva allora al suo vertice il tenente colonnello Salvatore Giarrusso.

Il suo personale veniva coinvolto nelle operazioni relative al sisma verso le 23 della stessa sera del disastro. A quell'ora infatti il Comando Brigata veniva allarmato. L'allarme ricadeva con immediatezza sul 57° Btg. Mot. «Abruzzi» di stanza a Sora (FR), vicinissimo perciò alle zone sinistrate. Allo stesso «Abruzzi» il Battaglione Logistico forniva pronto concorso di alcuni automezzi carichi di materiale vario e, soprattutto, 2 ambulanze.

L'indomani, alle 8, giunse l'ordine di caricare l'ospedale da campo. In poche ore, tutti gli elementi che lo componevano erano già su 15 automezzi, pronti a partire, ma un successivo con-



Ospedale da campo mod. 88 del Battaglione Logistico «Granatieri di Sardegna», uno dei più all'avanguardia in dotazione alle Forze Armate. In occasione del terremoto dell'Irpinia il Battaglione schierò invece il precedente mod. 75 (foto C. Briganti).

trordine proveniente dal Comando Zona di Intervento bloccava l'operazione. L'ospedale non sarebbe mai andato in Irpinia.

Nella stessa giornata del 24, con il concorso di altri automezzi stanziati nella stessa sede, il Battaglione approntò altre 2 autocolonne, ognuna composta da 15 ACM/52. Esse, alle 22 dello stesso giorno, vennero avviate al IV Deposito Centrale di Commissariato di Torre del Parco, nel maceratese, a caricare 29.000 coperte. Il caricamento venne effettuato alle prime ore del 25 e, senza soluzione di continuità, le autocolonne partirono e, verso le 20, raggiunsero Miano, in provincia di Napoli, dove venivano trattenute a disposizione del C.Z.I. per successivi interventi di trasporto di materiali di prima necessità alle popolazioni colpite.

Il giorno 27, a seguito dell'ordine impartito allo stesso Comando Brigata di trasferirsi esso stesso in zona di intervento, il Battaglione Logistico venne chiamato a fornire 16 automezzi per le operazioni di trasferimento.

Alle 15, infine, era lo stesso Battaglione Logistico a ricevere l'ordine di trasferire se stesso in zona. Il caricamento dei materiali e l'approntamento richiese tutto il pomeriggio e la sera dello stesso giorno e venne portato a completamento alle ore 01.00 del 28. Alle 05.00 l'autocolonna, che con il concorso di altri reparti alla sede aveva raggiunto le 29 unità, mosse alla volta di Persano. Alle 22, il comprensorio era raggiunto e l'indomani, alle 12, lo schieramento era completato. L'articolazione dell'unità vedeva il Comando di Battaglione, un Plotone Comando, la Compagnia Rifornimenti e Trasporti, il Parco, l'Officina Media più Nucleo Recuperi, il Plotone Sussistenza.

Il 17 dicembre il Battaglione ricevette l'ordine di rientrare, lasciando sul posto un'aliquota di uomini e mezzi della consistenza di un plotone, che rientrò il 9 febbraio del 1981 insieme al Comando Brigata.

Omettiamo, a riguardo dell'attività dell'«Acqui», di riportare il solito arido elenco di cifre, rimandando il lettore al vivace racconto di alcuni uomini del reparto riferito nell'appendice «Ascoltando chi c'era», per conoscere più da vicino l'attività e l'operato del Battaglione.

L'iniziativa più consistente e preziosa messa in atto dal *Battaglione Logistico «Granatieri di Sardegna»*, allora comandato dal tenente colonnello Vincenzo Spadaro, fu quella di inviare nella zona sinistrata, insieme al personale composto da 3 ufficiali, 5 sottufficiali e 50 militari di truppa con al seguito 42 automezzi di vario tipo, il proprio Ospedale da Campo modello 65. Esso aveva già avuto impiego appena un anno prima, nel corso del terremoto il Val Nerina.

Esso venne trasferito presso la caserma «Beraldi» di Avellino a disposi-

CAPITOLO 2

zione del Prefetto prima e del Comandante del centro Logistico di Nocera Inferiore poi. Il 27 novembre venne trasferito, su ordine del Comiliter di Napoli, presso la Scuola Truppe Corazzate di Caserta, da dove rientrava in sede il 3 dicembre.

Attualmente la Brigata dispone invece di un Ospedale da Campo Mod. 88, uno degli ospedali da campo di più moderna concezione in dotazione all'esercito, vero fiore all'occhiello della grande unità. Esso ha già avuto largo impiego. Più volte è stato spiegato anche a titolo espositivo, come in occasione del convegno antiustioni di Palermo del 1989, ma il suo maggior titolo di merito – messo in grande risalto da numerosi organi di stampa – fu quello di essere stato concesso nel 1989-90 all'ospedale Gaslini di Genova. In tale occasione, all'interno della sua sala chirurgica, vennero effettuati dei trapianti di midollo osseo.

ASCOLTANDO CHI C'ERA

Raccoglieremo, in questa appendice, alcune testimonianze raccolte tra ufficiali o sottufficiali effettivi ai reparti automobilistici che profusero il loro impegno in aiuto delle popolazioni sinistrate della Campania e della Basilicata.

Il maresciallo Alessio SCHIAVONE era tra coloro che, giunto con l'autocolonna della Brigata «Orobica», operò nella zona di Calabritto.

Così il sottufficiale ricorda la sua commovente esperienza.

«Eravamo finalmente giunti, dopo due giorni di viaggio sui nostri estenuanti ACM/52, nel territorio del comune di Calabritto. Un paesaggio orribilmente devastato ci offriva il suo benvenuto. Le povere vecchie case del paese erano quasi tutte crollate. Neve e pioggia si accanivano su quei miseri resti di abitazioni ormai senza più tetto. Il fango faceva sprofondare le ruote delle cucine rotabili, impedendoci di ancorarle al terreno.

Sarà difficilmente credibile, ma uno dei problemi che ci misero in difficoltà, in quelle prime battute, fu quello di non poter comunicare con la gente. Erano per la maggior parte persone anziane, che non parlavano e non capivano l'italiano, tanto che si dovette far ricorso ad... interpreti.

Io ero addetto alla radio e mi trovai subito in grave difficoltà ad orientare l'antenna: il paesaggio tutto uguale e un cielo livido di piombo mi impedivano di intravedere da quale parte fosse il sole, ed ogni altro accorgimento appreso sui banchi di scuola (stella polare, muschio sugli alberi, ecc.) lì non era di alcuna utilità.

Rivoltomi a un anziano intento a non far nulla lì vicino, gli chiesi dove fosse il nord.

– Nord? – chiese quegli, stupito da questa strana parola – e che è 'o nord?

Compresi allora che sarebbe stato opportuno percorrere una diversa via, per acquisire l'informazione che mi necessitava.

– Senti – gli domandai – da che parte sta, Napoli?

– Napoli? Là, sta Napoli! – rispose il vecchio allungando il braccio verso una certa direzione.

Si scaricano prefabbricati abitativi (foto G. Fera).

– E se tu volessi andare a Reggio Calabria – aggiunsi – da che parte andresti?

– Reggio Calabria? Là, là, là! – rispose l'uomo, agitando il braccio, ad ogni "là", con quel tipico gesto con cui si vuol indicare che ce n'è, di strada da fare, per raggiungere il luogo richiesto.

Bene, due direzioni erano già individuate; mi fu sufficiente una breve triangolazione mentale, per individuare il nord. Là diressi l'antenna: beccato al primo colpo!

Si trattava ora di realizzare un allacciamento con la rete elettrica, che il terremoto aveva fatto saltare a macchia di leopardo. Dopo varie ricerche, trovammo un punto in cui la corrente arrivava ancora e lì ci allacciammo. Cominciò la nostra opera di soccorso.

Era gente semplice, quella irpina. Si presentava ai nostri posti di ristoro, ma senza chiedere nulla di particolare: quello che gli davi, si prendeva.

File di centinaia di metri, alla distribuzione dei pasti, ma la gente aspettava paziente il suo turno. A volte si verificavano scene tenere e patetiche a un tempo.

Un giorno una vecchietta, dopo aver atteso non meno di mezz'ora in piedi per arrivare al posto di distribuzione, aveva ricevuto il suo piatto di plastica pieno di minestra e si stava dirigendo al tavolo reggendolo a due mani per i lembi, quando il fondo si staccò, precipitando in terra con il contenuto. La vecchina rimase qualche istante attonita, con quell'inutile cerchio in mano, poi guardò verso di noi e se ne uscì in una battuta lapalissiana che ci fece scoppiare a ridere per la sua incontestabile evidenza:

– M'è schiattate 'u piatte!

I nostri soldati non si risparmiavano, lavorando senza sosta per estrarre i cadaveri (tanti!); quando si estraeva qualcuno ancora in vita, la gioia valeva a compensare ogni precedente fatica.

Man mano che i morti venivano liberati dalle macerie e identificati, venivano chiusi nelle bare e, dopo una breve cerimonia funebre, seppelliti.

Sulla piazza del paese c'era un cumulo enorme di bare, disposte in ordine le une sulle altre, simili a cataste di legno accanto a una segheria. A fianco di esse – e la voce del sottufficiale si incrina ancora al ricordo, nonostante i quindici anni trascorsi – un'altra catasta di piccole bare, tutte bianche!

Un giorno vedemmo giungere al campo il capitano Segato, sconvolto e pallido in viso come un cencio lavato; faceva fatica a raccontare.

Era avvenuto che, mentre scavava tra le rovine di una casa insieme a dei vigili del fuoco, era emerso il cadavere di un bambino. Per sollevarlo, mentre un pompiere lo afferrava per i piedi, egli lo tirava su prendendolo per le mani; nel far questo, entrambe le braccine si erano strappate dal corpo e gli erano rimaste penzoloni in mano.

La nostra permanenza a Calabritto durò 40 giorni, tutti uguali l'uno all'altro, per noi; a volte ci dimenticavamo perfino in quale giorno della settimana si fosse. Ci accorgevamo del sopraggiungere della domenica da un segno inequivocabile: mentre negli altri giorni la gente vestiva in maniera più che dimessa, in quel giorno tutti indossavano il miglior abito e se ne andavano a passeggio, su e giù per la via principale, come se nulla fosse avvenuto.

Era pressoché impossibile telefonare a casa. C'era un solo telefono a Calabritto, davanti al quale c'era sempre una fila ininterrotta di un centinaio di persone. La mia fortuna era quella di poter ricevere, sia pur indirettamente, notizie da casa. Ogni giorno, ad un'ora stabilita, avevo il collegamento radio con la nostra caserma, a Merano; il mio collega dall'altra parte dell'apparecchio si premurava di telefonare preventivamente a casa mia, per comunicarmi eventuali novità.

La mia trepidazione aveva un valido fondamento: mia moglie era all'ultimo mese di gravidanza e il mio timore era di non poter essere con lei a dividere un momento così importante.

La sorte mi venne in aiuto. Quasi volesse anch'egli attendere il ritorno di suo padre prima di venire al mondo, mio figlio nacque con una settimana e mezzo di ritardo, appena un paio di giorni dopo il mio rientro. Dopo aver visto per 40 giorni nient'altro che morti, questo nuovo germoglio di vita che sbocciava, e proprio a casa mia, non era poca cosa!».

IL CORPO AUTOMOBILISTICO NELLE PUBBLICHE CALAMITÀ

Il racconto congiunto del tenente Mario PIRRODDA e del maresciallo maggiore Luigi RUGGIERO ci riporta indietro di 15 anni, a rivivere gli stessi episodi che legarono il Battaglione Logistico «Acqui» alle dolorose vicende dell'Irpinia. Una battuta dell'uno, una precisazione dell'altro e vicende ormai lontane sembrano scuotersi dalla polvere sedimentata dagli anni, riacquistare colore, vita, e riproporsi come ancora presenti e reali.

«L'autocolonna – è il racconto dei due testimoni – *aveva lasciato L'Aquila alle nove del mattino successivo al sisma e si era avviata lungo l'autostrada per Roma per deviare poi verso sud.*

Un diluvio torrenziale forniva lo scenario di fondo al nostro viaggio, un viaggio

CAPITOLO 2

intrapreso peraltro senza neppure la definizione di un obiettivo da raggiungere. Solo strada facendo, e per aggiustamenti successivi, la nostra meta veniva a focalizzarsi: il poligono di addestramento di Persano, che raggiungemmo all'una di notte, dopo essere usciti dal casello autostradale di Eboli.

La pioggia, tormentosa, mista ad uno sferzante nevischio, continuava a flagellare il terreno ridotto a una poltiglia tale che il nostro pullman, appena si fermò per consentire la nostra discesa, prese a sprofondarvi lentamente. Coloro che tentarono di scendere, affondarono nel fango fino alle ginocchia; molti preferirono trascorrere il resto della notte sull'automezzo.

Nel poligono c'era in quel momento un reparto di bersaglieri i quali, essendo all'oscuro del nostro arrivo, non solo non fecero nulla per facilitare la nostra sistemazione, ma quasi aggiunsero qualche ostacolo supplementare a quelli, non pochi né lievi, che già c'erano.

Sull'area del poligono sorgevano vari capannoni, chiamati con una certa ostentazione «forti», cui erano stati conferiti nomi riecheggianti la campagna in Africa Settentrionale: El Alamein, Zig Zag, Tobruk... Quest'ultimo ci venne assegnato quale nostro accantonamento. Essendo esso stato adibito anche a scuderia, fummo costretti a scansare la paglia che copriva il pavimento per far posto ai nostri sacchi a pelo.

Qualcuno comincia a ricostruire... (foto G. Fera).

Il tempo da noi trascorso nel poligono venne interamente dedicato alla nostra sola sistemazione.

Come se non bastassero le terribili notizie sugli effetti del terremoto, ne giungevano altre relative ad atti di delinquenza tanto più spregevoli in quanto perpetrati ai danni di gente già così colpita: autocolonne civili recanti aiuti ai terremotati venivano deviate con dei trucchi da squallidi individui e depredate del carico. Per questa ragione, e per difenderci da eventuali analoghi atti di pirateria, ci venne ordinato di effettuare alcune esercitazioni di tiro e di girare sempre armati.

Il coordinamento dei soccorsi sul nostro territorio era stato affidato al Comando Zona della Lombardia il quale, alcuni giorni dopo il nostro arrivo, ci chiese di recapitare alcune roulottes. Organizzata un'autocolonna agli ordini del capitano De Michele, ci avviammo su per stradine di montagna. Ovunque paesi rasi al suolo. Perfino i loculi dei cimiteri erano stati squarciati e ne erano uscite fuori le bare.

Passammo Caposele. Nella zona di Materdomini scorgemmo un autocarro militare tedesco, fermo dopo aver tamponato una vettura civile. Tutti gli occupanti si erano allontanati. Immobile in piedi, imperturbabile sotto il diluvio imperversante, un soldatone tedesco era stato lasciato a guardia dei veicoli. Passandogli accanto, gli rivolgemmo un gesto e una frase di saluto:

«Ciao, Franz!».

Il militare volse appena gli occhi nella nostra direzione, senza mutare di una virgola l'espressione del volto.

Giungemmo a Teora, nostra destinazione. Il paese, che sorgeva inerpicato sul pendio di una montagna, si era come sbriciolato e quei detriti, che una volta erano state le sue case, erano letteralmente franati lungo la discesa.

Alcune ruspe del genio, spianando alcune asperità di un terreno costituito più di acqua che di sostanze solide, avevano ricavato un piazzale. Su di esso si ergeva una enorme catasta di bare, alcune con i coperchi rovesciati dai quali l'acqua piovana, dopo averli riempiti, scendeva a cascatelle e rivoli a inondare e riempire quelle più in basso.

L'estrazione dei cadaveri era già stata completata, e quelle bare erano lì apposta per accoglierli. Gli operatori si apprestavano ad irrorare di calce le rovine del paese, suggellando con tale gesto la fine di ogni speranza di trovare superstiti.

Appena giunti, fummo aggrediti da una folla di disperati che, azzuffandosi e quasi azzannandosi l'un l'altro come lupi famelici attorno all'unica preda, cercavano di appropriarsi delle roulottes da noi recapitate. Alla fine le consegnammo al sindaco.

Portata a compimento la missione, prendemmo la via del ritorno. Quando ripassammo per Materdomini, pioveva ancora a dirotto. Erano trascorse quattro ore e il soldato tedesco era ancora lì, immobile come prima. Ripetemmo il nostro saluto:

«Ciao, Franz!».

Un incerto sorriso di rassegnazione sembrò increspare il labbro del teutonico.

Dopo qualche giorno fummo inviati presso la stazione ferroviaria di Battipaglia a scaricare e ritirare alcune roulottes provenienti dal Belgio. Eravamo pochi e l'operazione, oltre che difficoltosa, comportava anche un notevole sforzo fisico.

Accanto a noi, su alcuni vagoni requisiti, bivaccavano numerose vittime del terremoto, anche uomini giovani e robusti. A questi ci rivolgemmo pregandoli di venire a darci una mano.

«Noi non dobbiamo fare nulla – fu l'irritante risposta – siamo terremotati!».

La sorpresa più positiva, nell'ambito delle operazioni di soccorso, fu l'impegno dei nostri militari. Perfino coloro che in caserma godevano fama di lavativi e piantagrane apparivano trasformati, irriconoscibili per l'impegno e l'alacrità che profondevano nel loro lavoro. Era una lezione anche per tutti noi: il nostro soldato non è mai cattivo; ha solo bisogno di sentirsi motivato, per impegnarsi».

VAL DI STAVA

Riassumiamo, per i pochi che non la conoscono, l'origine della nota locuzione «Spada di Damocle».

Era, Damocle, un amico di Dionisio, tiranno di Siracusa, al quale rivolgeva sovente espressioni di invidia per la sua fortuna di essere re e per il potere che aveva nelle mani, fino a che Dionisio lo invitò un giorno a mettersi al suo posto, per saggiare di persona l'ebbrezza del comando.

Damocle non se lo fece ripetere: si assise sul trono tutto felice e cominciò a legiferare, emettere sentenze, dirimere controversie, dare ordini, a fare insomma tutto ciò che solo un re può fare.

Mentre era intento a ciò, a un tratto i suoi occhi andarono al soffitto e, con

CAPITOLO 2

sgomento, egli vide una pesante spada con la punta rivolta, precisa precisa, sulla sua testa, tenuta appesa da un esile e fragilissimo crine di cavallo.

Con un balzo, Damocle schizzò via dal trono. Al che Dionisio: – Allora – domandò – ti sembra ancora tanto piacevole la posizione di re? Come vedi, sulla mia testa è sempre sospesa una spada e il filo può spezzarsi da un momento all'altro.

L'amico comprese l'allegoria e da quel giorno smise di invidiare il tiranno.

Chiusa la breve parabola, torniamo alla storia; una storia che purtroppo inizia con le classiche tre parole di ogni favola:

«C'era una volta un paesino chiamato Stava...»

La famosa Spada di Damocle era da tempo sospesa sulle teste dei suoi abitanti, ma nessuno, in tanto tempo, aveva fatto nulla per andare a togliere quella terribile minaccia e neppure a rinforzare quel debole crine di cavallo che la reggeva.

Il torrente Stava, omonimo del paesino, è un modesto corso d'acqua che, sgorgato dal massiccio del Latemar, fra le Dolomiti, compie un tragitto rettilineo di sei chilometri circa in direzione sud-ovest, dopodiché piega a sud e, dopo un secondo tratto, anch'esso rettilineo, di tre chilometri, e dopo aver attraversato l'abitato di Tesero, capoluogo comunale, si versa nel fiume Avisio, a sua volta tributario dell'Adige.

Nel punto esatto in cui il torrente effettua la sua unica virata, c'era la frazione, un piccolo agglomerato di case ed alberghi distribuiti su un prato arioso sulla destra del torrente.

Sopra queste abitazioni, a un centinaio di metri dal corso d'acqua, costruiti il primo all'inizio degli anni Sessanta, il secondo agli inizi degli anni Settanta, erano sospesi due laghetti artificiali, non alimentati dallo Stava, né ad esso collegati. I due specchi d'acqua occupavano esattamente l'angolo esterno che la valle compie seguendo l'asta del torrente. Erano stati realizzati con dighe in terra battuta formanti due archi di cerchio concentrici, sì che la diga che racchiudeva il laghetto superiore, sopraelevato di pochi metri rispetto al sottostante, rappresentava anche il bordo posteriore del laghetto inferiore.

Loro funzione era esclusivamente quella di lavaggio del minerale di fluorite che veniva estratto dalla vicina miniera di Prestavel. Il contenuto dei bacini perciò, dopo tanti anni di impiego, più che di acqua era costituito ormai da un sottile fango di color grigio metallico.

Sotto i bacini della Val di Stava, dopo la sciagura (foto D. Panato).

Essi incombevano sull'abitato di Stava e non era mancato chi, al guardare quelle dighe, paventasse un loro cedimento, con intuibili conseguenze per tutto ciò che si trovava sotto di esse.

Il 19 luglio 1985, alle 13 e 15, mentre tutta la gente era al chiuso delle proprie case a desinare, la diga superiore si sgretolò all'improvviso. Tutta la fanghiglia si riversò sul laghetto inferiore, sfondando anche la diga di contenimento di questo. In una frazione di secondo tutte le abitazioni di Stava vennero spazzate, con morte istantanea degli occupanti. Non un solo mattone rimase incollato a terra. Perfino i pavimenti a pianterreno vennero divelti, ad eccezione di una ridotta porzione centrale al centro di ogni casa.

La massa di fango si incanalò lungo il torrente, percorse a gran velocità – data la forte pendenza della valle – i tre chilometri che separavano Stava da Tesero, disintegrò tutto ciò che incontrò sul suo cammino, comprese anche le case di Tesero disposte lungo il corso d'acqua, e s'acquetò infine nel letto dell'Avisio. In pochi minuti, tutto si era compiuto.

Agli occhi di chi era stato risparmiato si presentava uno spettacolo raccapricciante: la valle era solcata, per tutta la sua larghezza e fino ad alcuni metri di altezza sui declivi di entrambi i versanti, da un uniforme serpente grigio, lungo il quale non esisteva più nulla, perché nessuna struttura, di origine umana o naturale, aveva resistito. Dentro quella linea, tutto distrutto; un centimetro al di sopra, tutto intatto.

Tutto era avvenuto in un'ora centrale di piena estate e in un attimo la notizia venne diffusa da tutti i programmi di informazione radiotelevisivi. Tutto appariva estremamente chiaro, circa la dinamica dell'accaduto, come chiaro era anche ciò che restava da fare: trovare i morti, identificarli, contarli, seppellirli.

Le sole, poche incertezze del momento, a riguardo del censimento delle vittime, derivavano dal fatto che, a causa della stagione estiva, la Val di Fiemme era molto frequentata da turisti e si nutriva il dubbio che qualche automezzo fosse rimasto travolto dalle acque mentre transitava sulla statale all'altezza di Tesero o sulla provinciale che risaliva la Val di Stava.

L'intervento di quanti di lì a poco sarebbero accorsi non poteva perciò neppure essere definito «soccorso» perché, salvo poche eccezioni dovute a case investite solo parzialmente, chi non era morto era rimasto indenne. Né i vivi né i morti perciò, per ragioni opposte, avevano bisogno di aiuto.

Insieme ai soccorritori di altre cate-

IL CORPO AUTOMOBILISTICO NELLE PUBBLICHE CALAMITÀ

Il lungo serpente argentato che, un attimo dopo la tragedia, solcava tutta la valle da Stava a Tesero (foto D. Panato).

I soccorritori – militari e civili – sono all'opera per il recupero delle salme (foto D. Panato).

gorie, tutte le unità alpine della regione, inquadrate nelle due brigate «Orobica» (oggi disciolta) e «Tridentina», inviarono immediatamente i loro uomini.

La parte prettamente operativa venne posta sotto il Comando del Battaglione Alpini «Morbegno», ma furono molto consistenti le aliquote di tutte le altre unità, quali il Battaglione «Tirano», il Battaglione Genio Pionieri di Bolzano, ecc.

L'attività logistica

L'azione dei due battaglioni logistici delle rispettive brigate era perciò rivolta a fornire assistenza non alla popolazione, bensì ai propri colleghi che si trovavano a spalare nel fango, circa 2000 uomini che di questa assistenza avevano estremo bisogno, per la penosa operazione cui dovevano attendere.

Diversi sottufficiali dai capelli già brizzolati rivivevano, in questa nuova emergenza, l'esperienza da essi stessi vissuta 22 anni prima nel Vajont. Molte, le analogie tra i due disastri: entrambi originati da una valanga d'acqua; entrambi dovuti ad una frana pur se dai meccanismi molto diversi; infine anche stavolta, come allora, si trattava di cercare corpi nel letto di un fiume: là il Piave, qui l'Avisio.

Il *Battaglione Logistico «Orobica»* era allora stanziato presso la caserma «Cesare Battisti», a Merano; suo comandante era il maggiore del Corpo Automobilistico Francesco Favale.

Allertato già alle 14 dal proprio Comando Brigata, allestì immediatamente un'autocolonna carica soprattutto di tende, viveri e materiali del genio e partì con un compito ben delineato: fornire supporto logistico ai reparti impegnati nel recupero delle salme.

Giunto sul luogo del disastro la sera stessa, esso allestì un centro logistico su uno spiazzo a metà strada tra Cavalese e Tesero. Al mattino, contrordine: smontare tutto e rimontarlo su una nuova area a ridosso della cittadina colpita, più vicina perciò al personale da assistere. A fianco della tendopoli del centro logistico era infatti quella dei reparti operativi. L'intera operazione richiese tutta la giornata del 20. Il problema più complesso lo diede la tenda viveri, già montata e stipata di derrate alimentari fino al tetto. Fu necessario smontare la tenda lasciando la catasta dei viveri allo scoperto, rimontarla nella nuova sede, ricaricare tutti i viveri e reintrodurli. Il 21 l'unità era pienamente operativa.

Il Battaglione si accollò anche tutti gli impegni di trasporto necessari all'intera Brigata. Ogni giorno erano 30-

Le salme, recuperate, ripulite e disinfettate, vengono preparate per il possibile riconoscimento (foto D. Panato).

40 automezzi che partivano da Tesero, diretti verso Bolzano, Merano, Bressanone ed ogni altro paese sede dei reparti impegnati. L'assistenza era a 360 gradi, nell'intento di svincolare i reparti da ogni altro impegno che non fosse quello del compito assegnato. Il Battaglione Logistico provvedeva anche al vettovagliamento, con prelevamento di viveri presso i magazzini della sussistenza e successiva distribuzione a tutte le altre unità.

Del tutto simile a quella del suo fratello dell'«Orobica», fu l'esperienza del *Battaglione Logistico «Tridentina»*. Gli uomini e i mezzi dei due reparti operarono di concerto, effettuando viaggi a ritmo continuo perché, istante per istante, c'era sempre una nuova emergenza cui fare fronte, nuovo materiale da reperire e andare a prelevare.

Considerata la data del calendario, alcuni ufficiali e sottufficiali, già con la licenza ordinaria in tasca, avevano dovuto rivedere tutti i loro programmi di vacanza per far fronte all'improvvisa esigenza.

Essendo pressoché impossibile effettuare una programmazione, i riflessi negativi derivanti dalla necessità di improvvisare potevano essere attenuati solo moltiplicando l'impegno e la volontà del personale.

Il Battaglione Logistico «Tridentina» fornì anche l'opera della sua squadra disinfezione, agli ordini dell'allora sergente Rocco Chinnici (nessuna parentela con l'omonimo famoso magistrato vittima della mafia).

Un'esperienza traumatizzante, per il giovane sottufficiale e per i suoi soldati, chiamati a vivere una vicenda di quelle che lasciano traccia indelebile nell'animo di un uomo.

La squadra, ad esempio, si trovò anche a dover recuperare il cadavere di un'anziana donna le cui gambe spuntavano dal fango. Si potrà immaginare quale brivido e quale sensazione possano aver provato, ragazzi di non ancora venti anni quando, estraendo il corpo, lo videro venir fuori senza testa.

Lo stesso aspetto dei conduttori, pallidi, smunti, come se avessero attraversato una terribile malattia, dava l'idea dell'eccezionale logorio nervoso derivante dal continuo trasporto di cadaveri. Questi venivano portati presso il mattatoio comunale, dove apposite squadre provvedevano a lavarli per consentire dapprima la loro identificazione; seguivano tutte le altre procedure di tumulazione.

Queste stesse squadre però dovevano essere continuamente avvicendate, per impedire il crollo psichico del personale: si deve infatti considerare che

CAPITOLO 2

molto spesso non si trattava di corpi interi, ma di singole membra: braccia, teste, gambe che non si sapeva a quale corpo abbinare.

La squadra disinfezione operava seguendo le direttive del veterinario del paese, cui era stata affidata dal comune l'incombenza di dirigere le operazioni.

C'era, a disposizione di tutti, un rimorchio docce, il quale era in funzione a pieno ritmo 24 ore su 24.

Nonostante lo stress psicologico, unito alla fatica fisica non indifferente di lavorare sempre nel fango, nessun militare chiese mai di recarsi in libera uscita o in permesso.

Un grande apporto alla resistenza psicofisica dei soldati venne dato dall'accoglienza della popolazione di Tesero che fece di tutto per venire incontro alle loro necessità di ogni ordine e natura. Le famiglie fecero a gara nell'invitarli a pranzo o a cena.

Dal 19 luglio, giorno del disastro, le operazioni si protrassero fino al 3 agosto successivo. Per due settimane, la statale che, partendo da Ora, scavalcava il displuvio tra l'Adige e l'Avisio, fu percorsa da un viavai continuo di automezzi, sia quelli da trasporto dei reparti automobilistici, sia le macchine operatrici del genio. Scene da brivido, se si considera la pericolosità della rotabile caratterizzata in molti punti da tornanti a raggio strettissimo, oltre i quali si spalancano dirupi che precipitano in verticale per centinaia di metri.

Alla fine, tutti trovarono riposo: i militari nelle loro caserme, i morti nel cimitero adiacente la chiesetta di San Leonardo, sovrastante Tesero. A Stava e al cimitero di Tesero ci sono oggi tabelle con i nomi delle 269 vittime.

In una tomba unica sono conservati quei miseri brandelli che non fu possibile assegnare a nessun corpo. Chissà; quando sarà il momento, nel giorno del Giudizio Universale, solo il buon Dio li potrà ricollocare al loro giusto posto.

A due anni di distanza, un arioso prato verde è rinato dove prima era l'agglomerato di Stava. Le piccole macchie bianche appena visibili tra l'erba è ciò che rimane dei pavimenti delle abitazioni (foto V. Capodarca).

VALTELLINA

Se le disgrazie fossero ricchezza, non c'è dubbio che l'Italia ne avrebbe tante da divenire il più forte esportatore mondiale.

Fra le principali catastrofi naturali che periodicamente hanno colpito il nostro Paese, si inserisce per la sua gravità e particolarità l'alluvione che nell'estate del 1987 funestò la Valtellina.

La peculiarità di questo evento naturale, rispetto agli analoghi episodi avvenuti altrove e in altre epoche, fu nella singolare sequenza degli avvenimenti che lo caratterizzarono. Ogni alluvione si sviluppa infatti attraverso una dinamica tipica e pressoché standardizzata: un periodo più o meno lungo di copiose precipitazioni, straripamento

L'impressionante furia dell'Adda in piena (foto da «Speciale Valtellina '87»).

dei corsi d'acqua, inondazione di campi e città, afflusso dei soccorsi, lento deflusso delle acque, conta dei danni, inizio della ricostruzione.

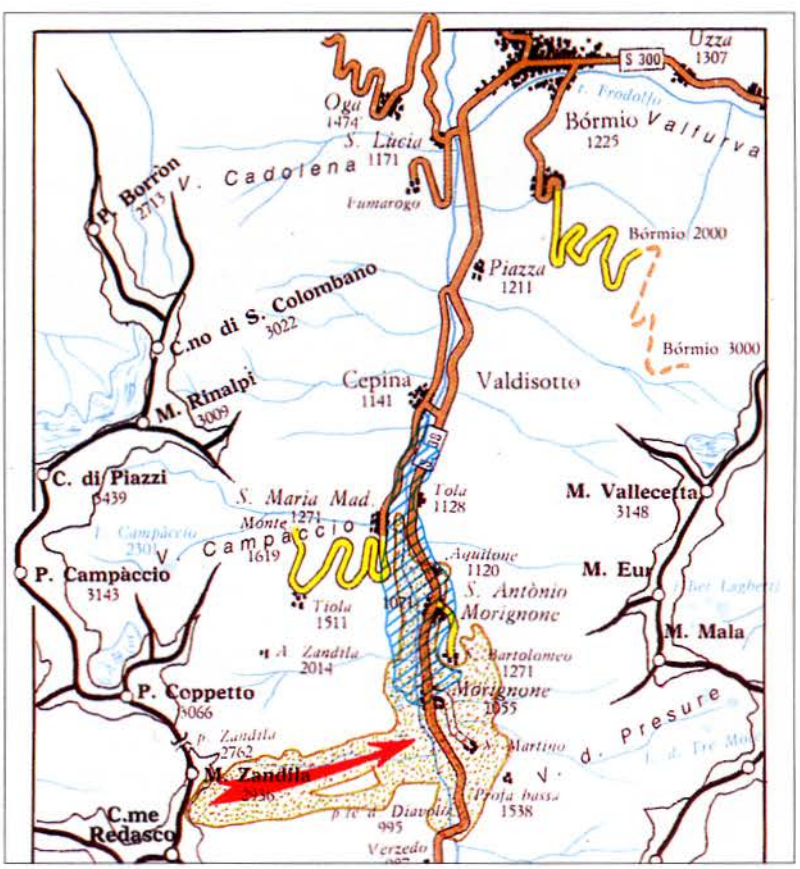
L'originalità dell'alluvione in Valtellina fu invece quella di una tragedia divisa in più atti: per quasi due mesi l'evento fornì spunti per notizie televisive e giornalistiche, ora in prima pagina, ora retrocedendo in secondo piano, per poi tornare alla ribalta per un nuovo episodio.

Tutto ebbe inizio, ovviamente, con intense precipitazioni che colpirono la Valtellina (ma che non risparmiarono valli confinanti, come la Brembana) attorno alla metà del mese di luglio. L'Adda e i numerosi torrenti che in esso confluiscono si gonfiarono oltre misura, trascinando a valle massi, ghiaia, terra, tronchi d'albero strappati ai pendii dei monti.

La sera del 17 luglio, sabato, il primo grave evento: una massa di detriti aveva investito in pieno un condominio e un albergo a Tartano sommergendo in essi 6 vittime.

Se l'incubo della parte alta della valle erano le frane, in quella più bassa era invece l'acqua stessa a farla da padrona. Tronchi e detriti si ammassarono contro i piloni dei ponti, le cui arcate erano già insufficienti a garantire il deflusso dell'ondata di piena, e le acque trovarono sfogo fuori dall'alveo, cancellando dal paesaggio strade e ferrovia e inondando di fango e sassi i piani terreni e gli scantinati delle case.

Erano trascorse alcune settimane e i soccorsi erano già all'opera, quando dall'alta valle una frana di eccezionali proporzioni si staccò dal monte Zandila, sommergendo quasi per intero l'abitato di Sant'Antonio Morignone e i suoi residenti e causando altre 18 vittime. Nella spinta, l'enorme massa di ter-



CAPITOLO 2

ra attraversò il fiume e risalì parte del pendio opposto.

Una enorme diga naturale sbarrava il corso del fiume. Le acque dell'Adda, che nel frattempo aveva già ridotto la sua portata rispetto alla furia iniziale, davanti all'improvviso ostacolo cominciarono a crescere di livello, dando inizio alla formazione di un bacino naturale.

Ci vollero alcune settimane, prima che l'invaso venisse colmato. Strade, campi, case e campanili sparirono per sempre.

Negli ultimi giorni, il fiume venne aiutato dall'uomo a completare la sua opera: sulla massa franata venne aperto un canale di scorrimento, mentre l'apertura di alcune dighe a monte, aumentando la portata dell'Adda, consentiva di accelerare il processo di riempimento. Milioni di telespettatori familiarizzarono con un termine fino allora poco noto al di fuori del mondo dei tecnici: tracimazione.

A distanza di pochi anni, il grosso invaso si è stabilizzato ed è divenuto parte integrante del paesaggio valtellinese, con il nome di Lago di Pola, costringendo gli addetti a rivedere e aggiornare la cartografia della zona.

Attività dei reparti automobilistici

Tra i reparti automobilistici, a prestare i soccorsi fin dal primo profilarsi della tragedia, fu il *Battaglione Logistico «Legnano»*, di stanza a Solbiate Olona.

Era, come detto, la notte tra sabato 17 e domenica 18 luglio. La televisione stava dando le prime allarmanti e ancora incerte notizie sull'alluvione, quando al Comando del reparto squillò il telefono: la sala operativa del Comando Brigata ordinava la partenza per la zona sinistrata. Destinazione: Morbegno, nella bassa valle, a pochi chilometri dallo sbocco dell'Adda nel Lago di Como.

In servizio d'ispezione era in quel momento il capitano Corvino, comandante della compagnia trasporti medi il quale, effettuata l'adunata di tutti i disponibili, si avviava, con una trentina di autocarri e una gru M 120, verso la zona assegnata.

Giunta in prossimità del paese, la colonna si trovò bloccata dal mare di acqua che fuoriusciva dagli argini e che dentro le cabine arrivava al livello del petto dei conduttori.

Sotto l'angosciosa uniformità della superficie, tutto era sparito: strade, piazze, campi, sì che era impossibile procedere, col rischio di vedersi inghiottire con tutto l'automezzo dentro qualche voragine.

Operazione più immediata e urgente: evacuare e trasferire verso le parti più elevate del paese, in particolare verso la piazza, la popolazione bloccata nelle case inondate. Nella parte più bassa l'acqua aveva già raggiunto i primi piani.

Per l'evacuazione della popolazione, si rivelarono estremamente funzionali quei particolari barchetti a ruote dei vigili del fuoco; ma fecero la loro

brava parte anche i gommoni del Genio.

L'accasermamento degli autieri, nella prima notte, fu rappresentato dalle cabine e dai cassoni degli stessi automezzi, ma l'indomani veniva trovata una sistemazione pù funzionale nelle stanze dell'asilo.

Sempre l'indomani, domenica, una squadra partiva in elicottero per Tirano, a recuperare alcune delle salme estratte dalle macerie dell'albergo.

Per i primi dieci giorni, l'attività del personale fu volta a vuotare case e capannoni dal fango e dai detriti e a distribuire materiali di casermaggio che il reparto aveva portato con sé.

Il grosso del Battaglione, al comando del tenente colonnello Antoni, giungeva nella zona sinistrata tre giorni dopo, raggiungendo Sondrio, dopo aver risalito la Val Camonica, attraverso il Passo dell'Aprica. Esso, tuttavia, al momento non poté ricongiungersi con la compagnia del capitano Corvino, essendo interrotte le vie di comunicazione tra la media e la bassa valle.

A Sondrio, mentre il personale del Battaglione trovava posto nei locali delle scuole, vennero erette delle tende per le attrezzature d'officina, per gli organi di sussistenza, per il magazzino rifornimenti.

L'attività del Battaglione fu premi-

L'immagine mostra il disastro in tutta la sua dimensione: sulla sinistra la ferita aperta sul fianco del monte Zandila dalla frana che, dopo aver sommerso Morignone, ha risalito parte del pendio opposto. Il lago di Pola si sta già formando (foto da «Speciale Valtellina '87»).

CAPITOLO 2

nentemente quella d'istituto, cioè di supporto alle altre unità della «Legnano», anch'esse intente alle operazioni di soccorso, ma anche il Battaglione Logistico partecipò attivamente ai soccorsi stessi. Vicino alla scuola, ad esempio, c'era un camping di roulottes; su richiesta del proprietario, esse vennero tutte strappate dal fango che le aveva semisommerse, utilizzando un'autogru M 543, dotata di verricello dal cavo molto lungo.

Altra attività a carattere continuativo fu quella del trasporto di acqua potabile ai vari paesi dei dintorni. Non offrendo più, le falde, sufficienti garanzie sulla sua qualità, l'acqua veniva resa potabile attraverso un apposito potabilizzatore messo a disposizione dalla Croce Rossa Italiana.

La collaborazione tra le componenti civile e militare delle forze di soccorso, per tutta la durata dell'emergenza, fu encomiabile. Perfetta l'intesa presso la sala operativa della prefettura, come pure presso gli operatori chiamati ad agire a livello esecutivo.

Alla preparazione dei pasti provvide lo stesso personale civile che in precedenza svolgeva tale lavoro presso le stesse scuole.

Inappuntabile e improntato al più alto senso di responsabilità il comportamento degli stessi sinistrati che, come si usa dire, si rimboccarono le maniche e si misero tutti, indistintamente, al lavoro, senza «piangersi addosso» e senza attendersi aiuti dal cielo. Nessuno tentò di «fare il furbo», per accaparrarsi magari qualcosa di più del necessario quotidiano. Questo elevato e generalizzato senso di responsabilità fu certamente elemento basilare nella successiva opera di rinascita.

Il Battaglione Logistico «Legnano» rientrò in sede verso la metà del mese di settembre, ad emergenza ormai trascorsa e quando la ricostruzione era già decisamente avviata.

Al personale che aveva partecipato alle operazioni, nel 1991 venne concessa apposita medaglia con nastrino.

Scorcio della Valtellina (nel dettaglio la Piana di Talamona) sommersa dalle acque (foto da «Speciale Valtellina '87»).

Anche i reparti alpini del Veneto, ma soprattutto del Trentino, vennero mobilitati per portare soccorsi.

Analogamente a quanto avvenuto un paio di anni prima in Val di Stava, i Battaglioni Logistici delle brigate alpine e del IV Corpo d'Armata (il *24° Battaglione Logistico «Dolomiti»*), si attivarono per costituire due centri logistici finalizzati a fornire assistenza ai reparti impegnati nelle operazioni di soccorso, uno al Passo del Tonale ed uno a Sondalo. Da essi partivano ogni giorno gli automezzi, in continuazione, a portare rifornimenti ovunque venivano richiesti. Rispetto alla di poco precedente esperienza, tutto veniva reso più difficile dalla maggior estensione del territorio interessato e, per conseguenza, dalla grande frammentazione dei nuclei da assistere.

Altro ostacolo non meno rilevante, l'inclemenza del tempo, lo stesso fattore cioè che era stato all'origine dell'intervento.

Il Centro Logistico del Passo del Tonale – le notizie vengono desunte dai ricordi dell'allora capitano Fabio Casetti, che in quel periodo era effettivo al 24° Battaglione Logistico «Dolomiti» – era stato allestito all'interno delle strutture di una base addestrativa.

Militari in azione nell'opera di rafforzamento di un argine (foto da «Speciale Valtellina '87»).

L'assistenza era indirizzata su tutti i fronti e in ogni settore logistico, a partire da quello dei viveri che costituirono, per molteplici ragioni, il problema più spinoso.

Il centro svolgeva anche attività di mantenimento, con squadre a contatto che andavano ad eseguire riparazioni ovunque venivano richieste, acquistando – se necessario – parti di ricambio dal mercato.

L'attività di rifornimento carburanti veniva effettuata con un espediente pratico ed efficace. Una grossa autocisterna da 26 mila litri, che si recava a prelevare ogni due giorni dai depositi della regione, restava parcheggiata presso il centro logistico. Essa aveva in pratica la funzione di un piccolo deposito su ruote, dal quale attingeva in continuazione una cisterna più piccola, un CP/70 da 6 mila litri, che si recava a sua volta ad effettuare rifornimenti a domicilio.

Tutto si fece ulteriormente più complicato – come se di problemi non ce ne fossero già abbastanza – allorché la frana di Sant'Antonio Morignone isolò l'alta Valtellina. Per raggiungere, dal Tonale, i centri posti a monte della frana, Bormio in particolare, l'unica strada accessibile venne ad essere quella del Passo Gavia. Da lì passavano trasporti di qualsiasi genere. La strada tuttavia, già problematica con buone condizioni atmosferiche, aveva subito ulteriori dissesti dalle intemperie, sì che non era più percorribile da alcun veicolo ruotato. Unico mezzo utilizzabile, il BV 206 (la carretta da neve) che dava anch'esso i suoi bravi problemi. In corrispondenza di alcuni tornanti, infatti, il raggio della curva non era sufficientemente ampio da consentire lo sfilamento dell'intero veicolo, rimorchio compreso, sì che talvolta la manovra avveniva con parte di questo fuori della sede stradale, penzolante sul precipizio. L'intero percorso, dal Tonale a Bormio, richiedeva non meno di due ore.

Gli stessi cingolati, che erano stati inviati anche dalle altre brigate alpine quali la «Cadore», la «Tridentina», l'«Orobica», la «Taurinense», la «Julia», venivano utilizzati anche con funzione di autobus per la popolazione civile.

Vennero studiati anche percorsi alternativi, con esplorazioni effettuate a bordo di alpen scooters, capaci di transitare sulla superficie stessa delle frane.

Il *Battaglione Logistico «Tridentina»* aveva inviato un plotone di automezzi, che ben presto si dispersero per tutta l'area sinistrata, e la propria squadra disinfezione.

Questa aveva soprattutto il compito di eliminare, onde evitare pericoli di epidemie, le carogne degli animali in decomposizione (considerando la vocazione di quei territori per il pascolo, si può intuire quante mucche fossero perite nell'alluvione).

Poiché però l'eliminazione avveniva mediante interramento delle carcasse, si verificarono forti opposizioni da parte dei «Verdi» i quali intravedevano in tale procedura un veicolo di inquinamento per le falde freatiche e pro-

CAPITOLO 2

ponevano una impossibile distruzione con uso di lanciafiamme.

La squadra effettuava anche la disinfezione dei cadaveri, prima che gli stessi venissero introdotti nelle bare. Scene già vissute dalla stessa squadra, in Val di Stava, inferiori per numero, ma non meno raccapriccianti: anche in Valtellina alcuni corpi vennero ritrovati mutilati o smembrati.

Lentamente, ma progressivamente, la Valtellina tornava alla normalità, la società riprendeva la sua attività consueta. I reparti rientravano uno dopo l'altro nelle loro caserme in attesa – vista la familiarità del nostro Paese con le disgrazie naturali – della prossima chiamata.

ASCOLTANDO CHI C'ERA

A descriverci emozioni e sensazioni, a farci entrare dentro i piccoli e grandi drammi nati dall'alluvione, abbiamo scelto l'allora tenente Luigi Peduto, in forza al Battaglione Logistico «Goito».Così l'ufficiale riferisce la sua personale esperienza.

«Erano le 20 circa di sabato 17 luglio, quando dal Comando della Brigata "Goito" giunse l'ordine di approntare una trentina di automezzi per trasportare, nella zona di Morbegno, l'Ospedale da Campo del Reparto Sanità di Brigata.

Verso l'una di notte, ultimato il caricamento, diedi l'ordine di partenza. Giunti a Morbegno, il dispiegamento dell'ospedale si rivelò inutile, in quanto l'alluvione aveva risparmiato le analoghe strutture civili sia di Sondrio che di Morbegno.

Verso le 15 della domenica, io ed altri tre ufficiali della Brigata fummo condotti in elicottero presso la prefettura di Sondrio (le strade non erano percorribili) e qui fummo designati quali ufficiali di collegamento con i sindaci dei comuni colpiti dalla calamità. A me toccò il comune di Fusine che raggiunsi subito, sempre in elicottero. Il velivolo atterrò presso l'abitazione del sindaco. Alla finestra, richiamata dal frastuono del motore, si era affacciata la moglie. Dalla porta, in maniche di camicia, venne fuori il primo cittadino. Come mi vide, la sua accennata espressione di sollievo si mutò in maschera di delusione; era convinto di trovarsi davanti una agguerrita compagnia di baldi soldati. Come mi vide, singolo e inerme al pari di lui:

«E che facciamo, io e lei da soli?» fu la desolata domanda.

Armati della sola buona volontà, allestimmo immediatamente una sala operativa presso gli uffici del comune. I telefoni erano saltati ed ogni comunicazione interrotta: unico collegamento con il mondo esterno, le radio delle motociclette dei carabinieri.

Durante tutta la domenica, la corrente elettrica non aveva fatto che andare e tornare, a intervalli irregolari, e questo aveva fatto impazzire il timer che comandava le campane della chiesa. Ogni volta che la luce tornava, queste si mettevano a suonare a distesa si che la gente, allarmata, si dava alla fuga verso la parte alta del paese. La scena si ripeté più volte, tanto che alla fine la popolazione, in preda al più completo disorientamento, non voleva più saperne di ridiscendere, nonostante le sollecitazioni e le rassicurazioni dei rappresentanti comunali.

«Tenente – mi fece allora il sindaco – l'unica speranza di convincerli è che vada su lei!»

L'intuizione del sindaco si rivelò felice. Resi fiduciosi non tanto dalle mie parole, quanto forse dalla divisa, tutti i fusinesi fecero ritorno alle loro abitazioni.

Il 19, lunedì, arrivarono i primi soccorritori, inviati da varie associazioni nazionali ed io cominciai a coordinare le loro attività; ma gli attrezzi per operare erano solo: guanti, mascherine di tessuto, badili e... i muscoli delle braccia.

Va precisato che i danni all'abitato di Fusine non erano stati provocati dallo straripamento dell'Adda. Fusine è un piccolo centro al margine della bassa valle, con un nucleo abitativo che si stende tra la pianura e le prime propaggini della montagna, attraversato dal torrente Madrasco. Era stata appunto l'esondazione di questo modesto corso d'acqua, con la massa di fango e pietrisco da esso trascinata, a sommergere le abitazioni ad esso prospicienti.

La prima e più urgente operazione cui ci vedemmo costretti a metter mano (non lo si crederebbe), fu lo svuotamento dei congelatori che ogni famiglia teneva presso di sé. Non riuscivamo davvero a capacitarci di come ognuna di esse, indistintamente, serbasse una così impressionante provvista di carne nei propri megacontenitori. Il timore era che, per mancanza di elettricità, essa andasse in putrefazione, con intuibili conseguenze. Man mano che le squadre di soccorso la recuperavano dagli scantinati, la consegnavano ai rispettivi proprietari che per lo più provvedevano a distruggerla o a seppellirla.

C'erano persone che, nella fretta di fuggire, non avevano avuto il tempo di portar nulla al seguito; in questi casi, le accompagnavamo presso le loro abitazioni a recuperare gli oggetti più utili e di valore.

Questo aspetto dei soccorsi si prolungò per tutta la prima settimana, durante la quale il nostro alloggio fu l'edificio delle scuole.

Verso il 20 cominciarono a mancare il latte e l'acqua potabile. La sala operativa di Sondrio provvide allora a inviarceli, con autocarri, fino a Berbenno, ultima località raggiungibile dagli automezzi; qui noi ci recavamo a prelevarli con la macchina del comune.

Sempre a Berbenno confluivano materiali di ogni genere provenienti da tutt'Italia, materiali che si facevano sempre più abbondanti man mano che le strade venivano rese di nuovo agibili. Ne arrivavano di ogni genere, anche superflui o inutili, tanto da instillarci il sospetto che i mittenti non intendessero tanto aiutare i sinistrati, quanto disfarsi di articoli eccedenti o ingombranti.

Fu costituita anche una «squadra antisciacallaggio», costituita da giovani di un circolo cittadino, che effettuava azione di pattugliamento, ma non si ebbero mai a lamentare episodi in proposito.

Nella seconda settimana, si presentò la necessità di rimuovere alcuni serbatoi di gas situati proprio al centro della parte colpita, parzialmente sommersi dai detriti; il rischio maggiore era che qualche scintilla, provocata dai lavori di recupero, li facesse esplodere. L'operazione venne condotta dai Vigili del Fuoco e comportò la chiusura, per mezza giornata, dell'unica strada agibile. Si potranno ben intuire i disagi, l'irritazione e le proteste di quanti, su quella strada, si trovarono in quel giorno a transitare.

Il comportamento dei fusinesi fu ineccepibile. Già al mattino successivo al disastro erano sull'alveo del torrente, a liberarlo da tutti gli ostacoli che l'ostruivano.

Per tutto il periodo, nessuno ebbe mai a lamentarsi della scarsità degli aiuti alimentari che venivano loro consegnati e nessuno pretese l'impossibile dalle squadre di soccorso.

Ci furono casi di toccante umanità, come quello di due vecchiette che, pur abitando al limite della zona colpita, non volevano saperne di lasciare la loro casa: non vollero sentir ragioni, sorde alle esortazioni sia mie, che del sindaco, che di chiunque altro. Chi riuscì alla fine a persuaderle fu il parroco.

La mia permanenza a Fusine si protrasse per 18-20 giorni, fino a che cioè il paese riprese la sua normale attività.

Vi tornai l'ottobre successivo: ad eccezione della parte di paese che il torrente aveva strappato via, tutto era tornato agibile, tutto rimesso a posto. Erano trascorsi meno di tre mesi e l'alluvione era ormai nulla più che un ricordo».

IL CORPO AUTOMOBILISTICO NELLE PUBBLICHE CALAMITÀ

Lavori di sgombero dalle abitazioni di Fusine, invase dai detriti trasportati dal torrente Madrasco (foto da «Speciale Valtellina '87»).

CAPITOLO 3

MISSIONI INTERNAZIONALI DI PACE

Mezzo secolo è trascorso da quando, quel 25 aprile 1945, venne ufficialmente sancita la fine della Seconda Guerra Mondiale per l'Italia.

È naturale che, al termine di ogni conflitto, il sentimento comune sia orientato verso l'auspicio che quello appena concluso possa essere l'ultimo, e per sempre. Un'analisi delle vicende del nostro Paese relative alla prima metà del secolo avrebbe portato tuttavia a considerare tale speranza nulla più che un'illusione. Ben cinque guerre avevano infatti travagliato l'Italia, talvolta trascinata nella bolgia generale del pianeta (con le due guerre mondiali e la guerra di Spagna), talaltra responsabile e promotrice essa stessa del conflitto (le due guerre d'Africa del 1911 e del 1935).

A voler tirare una media, le conclusioni sarebbero state ancora più fosche e deprimenti: tra l'inizio della prima (1911) e dell'ultima (1940) correvano meno di trent'anni; c'erano stati, cioè, meno di sei anni tra una guerra e l'altra. L'ultima, tuttavia, era stata veramente devastante e il Paese ne era uscito fortemente prostrato e debilitato.

Uno Stato, nel suo insieme, può essere paragonato a un corpo umano: in esso si replicano, su scala sociale, gli stessi meccanismi che si succedono nel singolo individuo. Si faccia riferimento a quello che la saggezza popolare afferma, parlando di salute: ogni tanto una piccola malattia, un'influenza, è salutare, in quanto consente al fisico di munirsi di quelle difese che gli consentiranno di resistere a successivi più gravi attacchi. Quando poi esso riesce a sopravvivere a malattie epidemiche gravissime o mortali, quali la peste o il vaiolo, acquisisce addirittura la perenne immunità dalle stesse.

Non c'è dubbio che, a livello planetario, la guerra appena conclusa fosse da paragonarsi ad una di queste ultime malattie. Se il paragone individuo-nazione resta sempre valido, la considerazione poteva essere foriera di un futuro migliore che non il passato.

A cinquanta anni dalla conclusione del Secondo Conflitto Mondiale si può stilare un consuntivo, dal quale si scoprirà che la similitudine ha trovato fedele riscontro nella storia: le tre nazioni risultate sconfitte, cioè Germania, Giappone e Italia, a tutt'oggi sono quelle che non sono più state coinvolte in conflitti. Vogliamo addirittura esasperare la similitudine: delle tre, le prime due protrassero la guerra fino alle ultime, estreme conseguenze, il bombardamento e la caduta di Berlino la prima, le bombe di Hiroshima e Nagasaki la seconda. Ebbene, quasi che entrambe avessero effettuato il pieno di dolore e sopportato il massimo del sopportabile, esse sarebbero andate completamente immuni da altre guerre; mai più un loro militare avrebbe sparato un colpo di fucile in casa altrui.

L'Italia invece si era «dichiarata fuori» nel 1943, rifiutandosi così di tracannare fino all'ultima goccia il calice amaro della sconfitta; ebbene, qualche incidente di percorso l'Italia l'ha avuto: alcuni suoi soldati sono rimasti uccisi in scontri armati; per un periodo, anche se breve, essa è stata addirittura in guerra, durante la Crisi del Golfo. Si

potrebbe quasi sostenere che queste lievi «ricadute» siano da attribuire all'interruzione della terapia, al mancato completamento del «ciclo di cure».

Spingiamo più avanti il confronto, esaminando le vicende che avrebbero interessato le nazioni vincitrici della guerra; tutte, chi più chi meno, si sarebbero lasciate impelagare in conflitti locali o quasi privati: la Francia in Algeria e in Indocina; l'Inghilterra nelle Falkland; gli Stati Uniti in Corea, Vietnam, Golfo Persico; l'Unione Sovietica in Afghanistan...

È terribile doversi domandare – poiché la domanda rappresenta uno schiaffo mortale alla presunta intelligenza dell'animale-uomo – se non abbiano ragione quanti affermano che le guerre sono uno sfogo necessario per l'umanità, come la febbre che consente ad un uomo di superare la malattia. E si potrebbe forse accettare un simile principio, se esso restasse circoscritto ad una considerazione di carattere puramente accademico. Ma se esso fosse valido, quali prospettive si aprirebbero su tutti i tentativi che le Nazioni Unite stanno effettuando in tutto il mondo, per sedare i tanti conflitti locali? Quali possibilità si possono intravedere di portare la pace in Bosnia, somministrando compresse di aspirina che, impedendo alla malattia di esplodere con la massima virulenza, la prolungano all'infinito? Ma è giusto privare l'umanità anche dell'ultimo suo bene, la speranza?

Nei cinquanta anni succedutisi nel dopoguerra, dunque, l'Italia non è stata più implicata in guerre, andando perciò oltre ogni più rosea aspettativa.

In parallelo con la rinascita della Nazione, anche l'Esercito venne ricostruito e la sua esistenza venne finalizzata in primo luogo alla difesa del Paese che rimase ed è il primo dei suoi compiti istituzionali. Significativo il fatto che il Ministero della Guerra vedesse mutato il proprio nome in Ministero della Difesa, proprio a sottolineare la decisa volontà del Paese di non voler mai più impiegare il proprio arsenale militare con il fine di recare offesa, ma soltanto di impedire l'ingresso di minacce esterne.

Poiché la provenienza di tali minacce – sulla base degli schieramenti politici mondiali scaturiti dalla guerra – veniva ipotizzata come probabile sul fronte nord-orientale, là vennero dislocate in maggior numero le nostre forze operative.

Col trascorrere degli anni, con l'assestamento degli equilibri mondiali, con il sorgere di nuovi problemi (diffusione di conflitti locali, etnici, religiosi; terrorismo, carestie, emigrazioni di popoli, ecc.) anche l'Esercito doveva di volta in volta aggiustare i propri compiti, adeguare le sue strutture, predisporre nuovi ordinamenti, modificare i propri programmi addestrativi per tenersi pronto a soddisfare le nuove richieste.

Tra le più «vistose» attività svolte dall'Esercito, quelle che hanno richiamato maggiormente l'attenzione della pubblica opinione e dei mezzi di informazione sulla nostra Forza Armata, si collocano al primo posto le missioni internazionali volte al mantenimento della pace. Saranno, queste missioni, l'argomento di questo ponderoso capitolo che, proprio per la sua complessità, riteniamo opportuno dividere in sottocapitoli, ognuno inerente le vicende relative ad una diversa missione.

Sono state ben di più, è vero, quelle svolte dall'Italia, specialmente negli ultimi tredici anni. Le località che hanno visto presenti aliquote più o meno consistenti di nostri soldati, specie sotto le insegne delle Nazioni Unite, sono state decine: il Sinai, la Namibia, l'ex Jugoslavia, ecc. Ma in questo capitolo prenderemo in esame soltanto quelle missioni che hanno coinvolto unità organiche del Corpo Automobilistico, in particolare i Battaglioni Trasporti e i Battaglioni Logistici, vale a dire: Libano, Kurdistan, Albania, Somalia, Mozambico.

Delle cinque, quella in Albania presenta aspetti anomali rispetto alle altre, in quanto non si è trattato di una vera e propria missione di pace, non essendoci nessun popolo da difendere da aggressioni di chicchessia, tanto è vero che i nostri soldati assolsero «disarmati» al loro compito. Essa si colloca a metà via tra la missione di pace e il soccorso in occasione di pubbliche calamità. La tratteremo in questo capitolo per il suo carattere di internazionalità.

Con l'ottica e i criteri etici che regolano il pensiero odierno, non si possono esprimere giudizi se non positivi sulle ragioni che hanno condotto le autorità politiche ad intervenire in queste missioni e sullo spirito con il quale i militari le hanno condotte. Sarà però la storia, quando tutto sarà decantato, quando non saranno più presenti le cause che le determinarono e gli effetti da esse prodotti, ad esprimere un giudizio

CAPITOLO 3

più asettico e imparziale. A leggere oggi le cronache che descrivevano e commentavano le campagne dei nostri soldati che andarono ad occupare patrie altrui, si vedrà come molte di esse esprimessero giudizi entusiastici sul comportamento dei nostri militari, sul valore con cui essi condussero le loro battaglie, uccidendo e soggiogando nemici, a casa loro. A quei tempi, la gloria e la grandezza della Patria venivano misurate con la capacità di sottomettere e «civilizzare» popoli primitivi, più o meno come oggi si esalterebbe una vittoria ai campionati mondiali di calcio. Nelle missioni che andremo a descrivere, useremo come metro di giudizio la quantità dell'aiuto fornito alle popolazioni civili, la capacità di mantenersi neutrali tra le parti in lotta, il rapporto di amicizia e di affetto stabilitosi con chi ci ha ospitato. Qualcuno, tra cinquanta anni, forse ci leggerà ancora. Ci sia concessa la speranza che questi valori, fra cinquanta anni, siano ancora vivi.

«Peace Keeping»

Il concetto di «peace keeping», nella sua accezione attuale, ha una data precisa che viene convenzionalmente e universalmente accettata come anno di nascita: il 1956.

C'erano state, anche nel periodo precedente la Seconda Guerra Mondiale, all'epoca della Società delle Nazioni, alcune esperienze che in qualche misura possono essere ricondotte allo stesso filone, ma si trattò di episodi di poco conto, estremamente localizzati e di cui non merita trattare. Altri timidi tentativi vennero effettuati subito dopo la Guerra, anch'essi tuttavia mancanti del crisma dell'universalità che suol essere conferito alle vere e proprie missioni internazionali di pace. L'ONU era un organismo ancora molto giovane, nel quale avevano voce in capitolo soltanto le nazioni vincitrici della Seconda Guerra Mondiale, peraltro ancora troppo vicina e dalle ferite ancora sanguinanti. Altro condizionamento era quello derivante dal confronto appena apertosi tra mondo occidentale ed orientale, quello che avrebbe portato a più di quaranta anni di guerra fredda.

Si trattò pertanto, sulle prime, di missioni di portata limitata. Alcune erano state dapprima affidate a personale civile che venne tuttavia subito sostituito da quello militare, allorché ci si avvide che, per avere una certa credibilità, il contingente avrebbe dovuto avere una sua particolare organizzazione ed anche un certo potenziale deterrente.

Le prime commissioni vennero istituite per la Palestina (dove la nascita del nuovo stato d'Israele cominciava ad innescare quei focolai che, divampando in periodici furiosi incendi, a tutt'oggi non si sono ancora spenti) e per la controversia India-Pakistan. Ne seguirono altre, come quella finalizzata al controllo del «cessate il fuoco» in Indonesia, nelle colonie olandesi.

Di tipo particolare (e ne parleremo più diffusamente a parte) quella assegnata all'Italia in Somalia; particolare perché si trattava di una missione affidata ad un paese uscito sconfitto dalla guerra e per di più su una ex colonia.

Altro episodio da segnalare, che vide coinvolte le forze ONU in epoca anteriore al 1956, fu un'operazione di polizia internazionale in Corea, per respingere l'aggressione dello stato del nord nei confronti di quello del sud.

Fino ad allora non si parlava di «caschi blu»: il personale militare era contraddistinto da una fascia biancoazzurra al braccio. I veicoli, inoltre, non avevano ancora il tipico color bianco altamente visibile di oggi.

Fu la crisi di Suez del 1956, per la sua estrema pericolosità e il suo carattere di internazionalità, a indurre le Nazioni Unite a darsi l'assetto militare oggi conosciuto. Nello stesso tempo vennero delineati quei principi innovativi e funzionali tuttora validi e riconosciuti.

Principio basilare: l'assoluta neutralità tra le parti in conflitto.

Altri requisiti: accettazione da parte di entrambe le forze coinvolte; uso delle armi solo per autodifesa.

Inizialmente la composizione dei contingenti prevedeva l'impiego di truppe di soli paesi neutrali, cioè non inseriti nella NATO o nel Patto di Varsavia.

L'Italia, sotto il punto di vista dei predetti principi, ebbe sempre lusinghieri apprezzamenti: benché appartenente alle forze NATO e benché compresa nel gruppo delle nazioni sconfitte, ogni volta che ebbe ad offrire la disponibilità dei propri contingenti, sempre ricevette il gradimento delle parti in conflitto.

La storia recente ci insegna che non sempre le forze ONU hanno rispettato rigidamente il principio di neutralità. In talune occasioni, ma sempre dietro

decisione del Consiglio di Sicurezza dell'ONU stessa, i contingenti passarono a ricoprire una funzione pienamente attiva, come in occasione dell'aiuto fornito al legittimo governo dell'ex Congo Belga contro le formazioni di ribelli.

Posta in subordine rispetto al dualismo est-ovest, l'ONU vide relegata la propria attività a ruoli di secondo piano, pur se frequenti (Nuova Guinea, Cipro, Sinai, ecc.).

Solo con il mutamento di rotta della politica dell'Unione Sovietica dopo l'avvento al potere di Gorbaciov, la presenza dell'ONU si fece sempre più visibile, come in occasione del ritiro delle truppe sovietiche dall'Afghanistan e di quelle cubane dall'Angola, o del cessate il fuoco tra Iran e Iraq. Il caso più eclatante, tuttavia, e che non ha bisogno di racconto né di commento, è costituito certamente dall'intervento contro l'Iraq in occasione della Crisi del Golfo.

La fine della divisione del mondo in due blocchi ha portato ad una proliferazione di conflitti locali che prima sembravano sopiti o quiescenti sotto l'ombra delle due grandi potenze. Odi etnici secolari sono improvvisamente riesplosi; rivalità tribali si sono riaccese. Si aggiunga, a tutto questo, l'impatto odierno dei mezzi d'informazione, soprattutto quelli televisivi; stragi e carneficine che una volta si sarebbero consumate nel più assoluto silenzio vengono oggi sciorinate al pubblico di tutto il mondo, suscitando una mobilitazione generale delle coscienze cui consegue spesso un intervento internazionale per sanare la situazione. Per conseguenza, l'ONU è costretta a moltiplicare i suoi mezzi e i suoi effettivi. Al ritmo con il quale si stanno accendendo i fuochi di guerra in ogni angolo del pianeta, fra qualche anno i paesi da soccorrere saranno più numerosi di quelli in grado di portare soccorso. Nelle pagine che seguiranno in questo capitolo, esamineremo nei dettagli quelle missioni che hanno visto una presenza cospicua di forze nazionali e nelle quali il Corpo Automobilistico è rimasto più profondamente coinvolto per le sue funzioni logistiche. Trascureremo (e ce ne perdonino i protagonisti) quelle che hanno visto interessate esclusivamente altre Forze Armate o altri corpi dell'Esercito.

MANDATO FIDUCIARIO IN SOMALIA

Tra le missioni che oggi possono essere incluse nell'ambito del «peace keeping» (anche se allora il termine non era ancora di uso corrente) può essere inclusa quella assegnata all'Italia dalla neonata ONU, subito dopo la conclusione della Seconda Guerra Mondiale.

L'esperienza deve essere considerata un caso del tutto atipico, anche perché non sarebbe più stata replicata da parte di alcuna altra nazione.

Tra le avverse decisioni adottate nei confronti dell'Italia dalle nazioni vincitrici, al termine del conflitto, oltre alla perdita dell'Istria, dei possedimenti nel Dodecaneso e in Dalmazia, le vennero sottratte anche le colonie dell'Eritrea, dell'Etiopia e della Libia. Le venne lasciata, in amministrazione fiduciaria, la Somalia.

Il mandato era finalizzato a preparare le condizioni per l'indipendenza definitiva dell'ex colonia; l'ONU riservò a se stessa soltanto compiti di controllo e di supervisione da parte di funzionari civili. Si trattava di un mandato a termine, essendo previsto l'abbandono totale del territorio alla fine del 1960.

Durante questo periodo le forze armate italiane, rappresentate da un Corpo di Sicurezza, svolsero un compito importantissimo sotto molteplici aspetti: esse furono il fulcro attorno al quale ruotarono tutte le operazioni anche non militari: dalle funzioni di polizia, all'amministrazione civile, alle infrastrutture, alla scuola, alla sanità.

Il contingente assicurò la formazione e l'addestramento delle forze di sicurezza interne ed esterne somale, il mantenimento di condizioni di stabilità e normalità, nonché tutte quelle attività che oggi verrebbero definite «affari civili»; quest'ultimo compito, venne assolto dall'AFIS (Amministrazione Fiduciaria Italiana in Somalia).

Il compito venne svolto con tale diligenza ed efficacia che l'indipendenza

Unità del Corpo di Sicurezza per la Somalia (CSS) sbarcano a Mogadiscio nell'aprile del 1950 (foto da Operazione Somalia di Ruggero Stanglini - EDAI).

della Somalia venne dichiarata con sei mesi di anticipo rispetto a quanto originariamente stabilito.

L'organizzazione logistica

La lacuna dovuta alla mancanza di specifiche pubblicazioni in materia viene largamente colmata dalla precisa e dettagliata testimonianza di un personaggio che, nell'ambito del periodo del mandato fiduciario italiano, trascorse una significativa parte della propria brillantissima carriera militare, l'allora capitano Michele Ricci, futuro Capo del Corpo Automobilistico sul finire degli anni Ottanta.

Nell'agosto del 1953 il Corpo di Sicurezza era articolato su una forza equivalente ad una brigata rinforzata, composta da quattro battaglioni, rispettivamente in Migiurtinia, a Baidoa, a Bellet-Uen e a Mogadiscio.

Nella capitale, oltre al battaglione, avevano sede anche una batteria di artiglieria, una compagnia genio, un ospedale militare, un magazzino di sussistenza, un autoreparto misto e, per le riparazioni, una O.R.A.A.G. (Officina Riparazioni Automobilismo, Artiglieria e Genio).

L'intera organizzazione logistica era ospitata al «Campo Bottego», nome conferito a tutta l'imponente struttura che, nel corso della Guerra d'Africa del 1935, era conosciuta come «Ottavo chilometro» (vds. vol. I, pagg. 163-164). Gli Inglesi ne avevano preso possesso dopo il vittorioso esito della 2ª Guerra Mondiale, per lasciarlo di nuovo agli Italiani al momento del conferimento del mandato.

Il Campo era, per gli Italiani, un qualcosa di analogo a ciò che fu per il territorio nazionale la Cecchignola alla fine della guerra. Era stato costruito come un capolavoro di ingegneria, dotato di ottime canalizzazioni di scarico che vennero ad occludersi al tempo dell'occupazione inglese. Antistante, sul mare, si apriva la Baia della Morte, così denominata per la presenza di squali.

L'O.R.A.A.G. era organizzata sul modello di una grande O.R.A. Vi operavano oltre 400 operai, 3/4 dei quali somali. Alla direzione dell'Ente si succedettero, nell'ordine, i tenenti colonnelli Tombesi e Cassetta, fino a che l'incarico venne assunto dallo stesso capitano Ricci.

Il programma del mandato conferito all'Italia prevedeva una progressiva riduzione del personale nazionale e la sua sostituzione con quello indigeno.

Nel 1956, secondo l'accordo stipulato con gli Inglesi al momento del passaggio delle consegne, tutti gli operai italiani avrebbero dovuto essere inquadrati nell'attività del Ministero degli Esteri e rimpatriati. L'attuazione pratica del provvedimento incontrò tuttavia non poche difficoltà. Molti, infatti, avendo stabilito in Somalia ogni loro

Cerimonia di passaggio delle consegne tra il contingente d'occupazione britannico e il Corpo di Sicurezza della Somalia, avvenuta a Mogadiscio il 1° aprile 1952 (foto da Operazione Somalia).

interesse (lavoro, famiglia, amicizie, ecc.), si nascondevano per evitare il rimpatrio. C'era perfino chi, furbescamente, percepiva una doppia rendita: quella ufficiale di operaio dello stabilimento e quella, più occulta, di... disperso di guerra.

Si trattava, il più delle volte, di personale molto preparato dal punto di vista professionale. Alcuni abilissimi tornitori, scoccai, montatori, erano stati in precedenza operai della Fiat trasferiti in Africa in occasione della guerra del 1935 e lì rimasti; un patrimonio di esperienza impossibile da sostituire. Grazie ad essi, la produttività dell'Ente, che effettuava lavori di 3° e 4° grado, era molto elevata.

Lo stabilimento soddisfaceva le esigenze di riparazione di tutto il Corpo di Sicurezza, che aveva le caratteristiche di una brigata motorizzata, con una componente blindocorazzata costituita da una compagnia carri su M3A3, residuati bellici americani della recente guerra mondiale, ed una di autoblindo «Staghound», americane anch'esse.

La componente logistica, nel settore delle riparazioni, era completata, per i primi livelli, da un'officina leggera rinforzata, con un organico di 25-30 uomini, presso ogni battaglione, e da un posto manutenzione con 7-8 dipendenti presso ogni compagnia. Solo l'Autoreparto, pur essendo l'equivalente di una compagnia, era dotato anch'esso di una officina leggera.

La ferma, per i militari, aveva una durata di 3 anni, rinnovabili per ulteriori 3.

L'attività delle riparazioni incontrava un serio ostacolo nella scarsa cultura manutentiva del personale di colore: bravi, anche ottimi come conduttori, i Somali, ma estremamente refrattari alle operazioni di riparazione. Stando alle loro inclinazioni naturali, una macchina avrebbe dovuto essere utilizzata finché marciante, per essere abbandonata al primo guasto.

Il Parco automobilistico del Corpo di Sicurezza comprendeva circa 2500 veicoli, 4/5 dei quali costituiti da OM «Taurus», il rimanente da CP/48, AR/51, AR/55. Molto limitato era il parco autovetture, rappresentato da alcune 1100, 1100 B, 1500. Era in circolazione anche un certo numero di Willis Overland «Jeep», cedute dagli Americani, che sul finire del mandato regalarono anche una quarantina di Land Rover.

Per il settore rifornimenti operava un grosso magazzino ricambi che era stato riempito con materiale proveniente dall'Italia all'inizio del mandato. I reintegri successivi avvennero in parte con rifornimenti dall'Italia, in parte (soprattutto relativamente a coperture e batterie) mediante stipula di contratti con grosse ditte locali.

I rifornimenti alle officine di livello inferiore venivano effettuati mediante autocarri navetta che, sulla base di ri-

CAPITOLO 3

chieste quindicinali inoltrate dai reparti, effettuavano il giro del Paese per la distribuzione a domicilio.

Il nemico con il quale si doveva maggiormente fare i conti era lo stato delle piste. L'unica rotabile in qualche modo asfaltata era la «Strada Imperiale» che congiungeva Mogadiscio a Bellet-Uen, proseguendo poi per Addis Abeba, disseminata tuttavia di buche larghe anche uno-due metri. La restante viabilità era costituita da piste, polverosissime con l'asciutto, che divenivano pantani di fango impraticabili con le prime piogge, tanto che sussisteva il divieto di muoversi in caso di terreno fangoso.

Tuttavia, avveniva talvolta che qualche mezzo incappasse in avarie lontano dalla propria sede o da qualsiasi organo di riparazione, su piste ridotte in condizioni tali da non consentire un suo agevole raggiungimento e soccorso se non da parte di apposite AR attrezzate. Successivamente, con il rientro dell'automezzo in sede, si provvedeva alla definizione della pratica amministrativa, con la compilazione del previsto buono di prelevamento e il versamento del particolare inefficiente.

Anche in Africa tuttavia, a migliaia di chilometri dal territorio nazionale, il multitentacolare mostro della burocrazia riusciva talvolta a far sentire i suoi malefici influssi: valga per tutti il caso di quel ragioniere così ottusamente burocrate che, pur in presenza di casi come quello sopra descritto, non avrebbe voluto mollare il pezzo di ricambio se prima non avesse avuto indietro il fuori uso.

La logistica dei trasporti, in considerazione del particolare ambiente operativo, assumeva importanza e interesse fondamentali; senza di essi, nulla era possibile. Per questo venne adottato ogni provvedimento che, superando tutti i prevedibili ostacoli, li rendesse effettuabili. Le località non raggiungibili via terra, ad esempio, venivano rifornite con un aereo settimanale che svolgeva le stesse funzioni dell'autocarro navetta.

Fra gli inconvenienti agli autoveicoli, tre erano quelli che si ripetevano con maggior frequenza. Uno di essi era la rottura delle balestre. Gli automezzi infatti non erano stati costruiti appositamente per le piste africane; avveniva perciò, specie di notte, che i conduttori non si avvedessero in tempo dell'insidia delle buche, vi finissero dentro con violenza e addio balestra. Ogni automezzo viaggiava perciò permanentemente con due balestre di scorta che gli stessi conduttori erano in grado di sostituire; questo, almeno per ciò che concerneva le jeep e gli OM «Taurus»; per i molto più pesanti CP/48 non esisteva invece altra soluzione che l'invio di carri recupero.

Altro notevole problema era rappresentato dai filtri. La polvere delle piste, impastandosi con l'olio, si solidificava all'interno delle canalizzazioni degli alberi motore i quali, privati della lubrificazione, grippavano. L'inconveniente avrebbe potuto essere eliminato con l'applicazione di filtri d'aria di maggiori dimensioni, come facevano gli Americani con i loro automezzi ma, come detto, quelli italiani non erano stati costruiti per quelle piste e il vano motore non forniva spazio sufficiente.

Un terzo problema era quello relativo alle coperture che andavano soggette a precoci ed anomale usure: quando si andava nel deserto roccioso del Kala Kaio, ad esempio, non bastava un treno di gomme per effettuare il viaggio di andata e ritorno. Per ovviare all'inconveniente si cercava, nei limiti del possibile, di far viaggiare gli automezzi a pieno carico, per ridurre i sobbalzi che erano all'origine dell'usura.

All'inizio del 1956, il Corpo di Sicurezza mutò la propria denominazione in quella di Comando Esercito Italiano e subì una consistente contrazione. I battaglioni vennero ridotti a compagnie, ma la componente logistica restò, per il momento, pressoché invariata, anche perché era chiamata a soddisfare le esigenze di riparazione dei Carabinieri, nonché della Polizia somala dotata, quest'ultima, di particolari jeep allungate.

L'O.R.A.A.G. si trasformò in O.C.R.A. (Officina Centrale Riparazioni Automobilistiche); il carico di lavoro diminuì notevolmente.

A giugno dello stesso anno si scioglieva anche il Comando E.I. e i militari italiani venivano rimpatriati. Rimanevano sul posto lo stesso capitano Ricci, un paio di ufficiali medici e altrettanti di amministrazione. Per soddisfare le necessità logistiche dei Carabinieri, il Comando dell'Arma inviò propri specializzati.

I vari battaglioni e compagnie erano ormai composti da soli somali, cui venne assegnato il compito di difesa del territorio. Di colore erano anche gli specializzati delle officine leggere e dei posti manutenzione.

Il parco automezzi prese rapidamente a declinare: gli automezzi continuavano ad essere riparati fino all'impossibile, senza alcun limite di convenienza economica. Un certo miglioramento, nel generale clima di deterioramento, venne determinato dalla concessione, da parte degli Americani, di una trentina di G.M.C. i quali, dotati di tre coppie di ruote motrici di cui due gemellari, erano in condizione di affrontare ogni tipo di terreno.

Il processo di somalizzazione delle forze armate andò avanti fino al 1960. Al capitano Ricci era stato nel frattempo affiancato un pari grado somalo, destinato a ricevere le consegne al momento del rimpatrio dell'ufficiale italiano.

Le due Somalie e (l'Inglese e l'Italiana) vennero unificate ma, mentre gli Italiani, come loro costume, propendevano a lasciare tutto alla nazione ospitante, gli Inglesi ritirarono la maggior parte del materiale in dotazione.

L'indipendenza della Somalia venne anticipata, come detto, al giugno del 1960, ma il capitano Ricci venne trattenuto con l'incarico di «consulente generale per il servizio motorizzazione dell'Esercito Somalo» fino al luglio del 1961 quando, con l'arrivo in Somalia di un addetto militare italiano, anch'egli faceva ritorno in Italia.

Il «Campo Bottego», nel frattempo, era stato abbandonato; la gloriosa chiesa di San Cristoforo, che aveva visto i momenti di raccoglimento e di preghiera di migliaia di autieri, venne sconsacrata; il quadro del Santo venne prelevato dallo stesso capitano Ricci e, portato in Italia, venne donato al Museo Storico della Motorizzazione Militare della Cecchignola.

Da quel momento in poi e fino alle vicende più recenti che saranno oggetto di pagine successive di questo volume, la presenza di militari italiani sarebbe stata configurata nell'ambito di collaborazioni tecniche, mentre il loro posto veniva occupato, in maniera sempre più incisiva, da Egiziani e Russi. Rimasero peraltro in vigore alcuni accordi tra i due governi per la preparazione di ufficiali somali presso l'Accademia Militare di Modena, presso la Scuola di Guerra di Civitavecchia, nonché per la frequenza di corsi di specializzazione e/o perfezionamento.

Per tutto il periodo del loro mandato, i militari italiani avevano adottato ogni iniziativa per stemperare gli odi e le rivalità fra le fazioni, nei confronti delle quali venne tenuto sempre un atteggiamento di equidistanza; venne addirittura emanata una legge che aboliva le etnie.

Poco prima della dichiarazione di indipendenza, allo scopo di equilibrare il peso delle maggiori fazioni, venne assegnato il comando dell'Esercito ricostituito ad un ufficiale proveniente dalle popolazioni del sud, quello della Polizia ad uno delle popolazioni del nord. Con il conferimento dell'indipendenza alla Somalia, entrambi vennero promossi generali.

Nonostante tutto ciò, appena raggiunta l'indipendenza cominciarono le prime scaramucce. Capo di Stato Maggiore del Comando dell'Esercito, alle dipendenze del generale Daud Abdull, era Siad Barre il quale, alla morte del suo superiore, operò il colpo di stato che avrebbe condotto alla dittatura. Quello che avvenne in seguito, ha attinenza più che altro con la storia politica del nostro Paese. Chi sarebbe stato chiamato a condurre le stesse mostrine nerazzurre sulle stesse piste somale, con le vicende degli anni Novanta, non era ancora nato.

LIBANO

Armati, in difesa della pace

Erano trascorsi 37 anni dalla fine del secondo conflitto mondiale. Per tutto questo tempo, nessun militare italiano aveva mai preso parte a missioni di alcun genere sotto l'insegna del Tricolore al di fuori del territorio nazionale. Ce n'erano state, è vero, a livello di piccole unità o di singoli individui, ma quali componenti di reparti delle Nazioni Unite (si ricorderanno, ad esempio, le vittime di Kindu).

Le Forze Armate italiane erano costituite nella loro totalità da personale privo di esperienza di guerre vissute. Solo alcuni sparuti superstiti, non senza una punta di orgoglio, potevano ancora affermare «Io c'ero», riferendosi alle lontane vicende degli anni Quaranta: giovani sergentini che, ormai marescialloni carichi di pluridecennale

CAPITOLO 3

La città di Beirut dalle alture dello Chouf (foto M. Gianardi)

esperienza, attendevano la fatidica chiamata per il congedo; imberbi sottotenentini che, ora prestigiosi generali, occupavano le cariche più elevate della gerarchia militare, ma anch'essi in attesa dell'imminente quiescenza.

La Storia, quasi a non voler spezzare quell'esile, invisibile filo che, in un corpo militare, lega i più anziani alle ultime reclute, nell'estate del 1982 offriva un più che valido motivo perché, ancora una volta, dei giovani militari italiani in armi imprimessero la loro orma su un suolo straniero.

Si trattava di un motivo ben più nobile e denso di umani significati rispetto a quelli che, tanti anni prima, avevano portato i nostri ragazzi a presentarsi in casa altrui negli ingrati panni dell'invasore.

Il Libano, uno stato non più grande dei nostri Abruzzi, considerato fino a pochi anni prima «la Svizzera d'Oriente», viveva momenti drammatici, dilaniato com'era da lotte tra i vari gruppi residenti (ben 17, dei quali i principali erano i Cristiano-Maroniti, gli Sciiti, i Sunniti e i Drusi), attaccato da Israele per via delle migliaia di Palestinesi che lì avevano trovato rifugio e che da lì portavano i loro attacchi, con un potere legittimo assolutamente incapace di controllare la situazione. Le ultime vicende avevano condotto all'espulsione dei guerriglieri palestinesi che avrebbero dovuto lasciare il Libano per la Siria e Cipro.

Per consentire che l'evacuazione potesse svolgersi senza scontri e senza spargimento di sangue, occorreva una forza internazionale di interposizione. L'Italia dava il suo assenso all'invio di proprie truppe.

Era il 21 agosto 1982. Il reparto designato, il Battaglione Bersaglieri «Governolo», agli ordini del tenente colonnello Bruno Tosetti, insieme ad un reparto di carabinieri e ad un'aliquota di elementi logistici e del Battaglione «San Marco», lasciava il porto di Brindisi a bordo delle navi militari «Grado» e «Caorle» e del traghetto civile «Buona Speranza».

Aveva così inizio l'operazione che verrà poi denominata «Libano 1» (nessuno in quel momento avrebbe potuto prevedere l'avvento di una ben più lunga, impegnativa e drammatica «Libano 2»).

L'impresa non decollava sotto i migliori auspici: già poche ore dopo la partenza la «Grado» doveva far ritorno in porto per un'avaria. Ottimo spunto per facili ironie: se il buongiorno si vede dal mattino...

Il contingente, sia pur con due giorni di ritardo, raggiungeva il Libano.

La missione, che consisteva nello scortare i convogli dei «feddayn» in partenza, veniva condotta a compimento nel migliore dei modi, pur tra mille difficoltà e col pericolo sempre incombente che una qualsiasi scintilla facesse deflagrare un incendio e precipitare la situazione.

Non mancava, come contorno, un facile sarcasmo da parte di certa stampa inglese, a proposito di «penne di pollo» riferite alle piume dell'elmetto dei bersaglieri o al ritrito «spaghetti», sempre appiccicato ad ogni figlio della nostra terra.

«Libano 1» si chiudeva nel volgere di un paio di settimane. Il «Governolo» rientrava in Patria.

Era trascorsa meno di una settimana, quando il mondo provava un brivido di orrore: nei campi profughi di Sabra e Chatila, centinaia e centinaia di Palestinesi, in gran parte donne e bambini, venivano trucidati.

Chi, l'autore materiale? quali le connivenze e le coperture? Proprio l'orrore faceva scaturire l'immediata decisione delle Nazioni Unite di rimandare sul posto un contingente internazionale.

Il 26 settembre 1982, insieme ai contingenti statunitense, francese, e ad una modesta aliquota di Inglesi, con le navi «Perseo», «Canguro Bianco» e «Grado», sbarcavano a Beirut un battaglione di paracadutisti della «Folgore» e il battaglione di fanti di marina «San Marco». A poche ore di distanza, li avrebbero seguiti, ancora, il «Governolo», più due compagnie di carabinieri paracadutisti del «Tuscania». In tutto, 1200 uomini, agli ordini del colonnello Franco Angioni. Col prosieguo degli eventi, il contingente avrebbe raggiunto una consistenza di circa 2200 componenti.

Compito assegnato: vigilare sui campi dei Palestinesi; un compito che gli Italiani si impegnarono ad assolvere nel migliore dei modi, senza mai travalicarlo. Essi mantennero anche una equidistanza tra le parti in conflitto che fece sì che i militari – i quali, ad eccezione dei quadri, erano tutti soldati di leva – venissero accolti con affetto dalla popolazione che si vedeva rassicurata dalla loro presenza. Il tutto provocava, per contro, una certa avversione da parte dell'esercito libanese (avversione che

CAPITOLO 3

Beirut, in corrispondenza della «linea verde» che separava il quartiere cristiano da quello mussulmano (foto M. Gianardi).

trovava eco nella critica della stampa locale) che avrebbe voluto invece collaborazione nelle operazioni di rastrellamento. Più volte fu rasentato lo scontro, quando pattuglie italiane intervennero in difesa di civili arrestati da militari di dubbia appartenenza o con metodi improntati ad eccessiva brutalità.

Il campo veniva presidiato da 21 postazioni fisse e da 8 pattuglie in perlustrazione su autovetture da ricognizione.

La presenza del contingente consentiva anche la ripresa di una qualche attività economica all'interno dei campi, come la riapertura di una macelleria e di alcune fabbriche.

Una delle principali attività era la ricerca e la disattivazione degli ordigni inesplosi, da individuare per lo più a vista, in quanto la disseminazione di rottami metallici faceva impazzire i rilevatori magnetici.

Un lavoro alacre, quello degli incursori paracadutisti, che metteva in risalto la necessità, per l'Esercito, di dotarsi di nuclei di specialisti. A volte, gli stessi incursori davano prova delle loro capacità con l'esecuzione di lavori di alta ingegneria balistica: verso la metà di novembre, ad esempio, su incarico del governo libanese, venne demolito un bunker di 3 piani, senza alcun danno per gli edifici adiacenti.

I Palestinesi si affezionarono subito ai militari italiani, tanto che ad un neonato venne dato il nome di «Governolo».

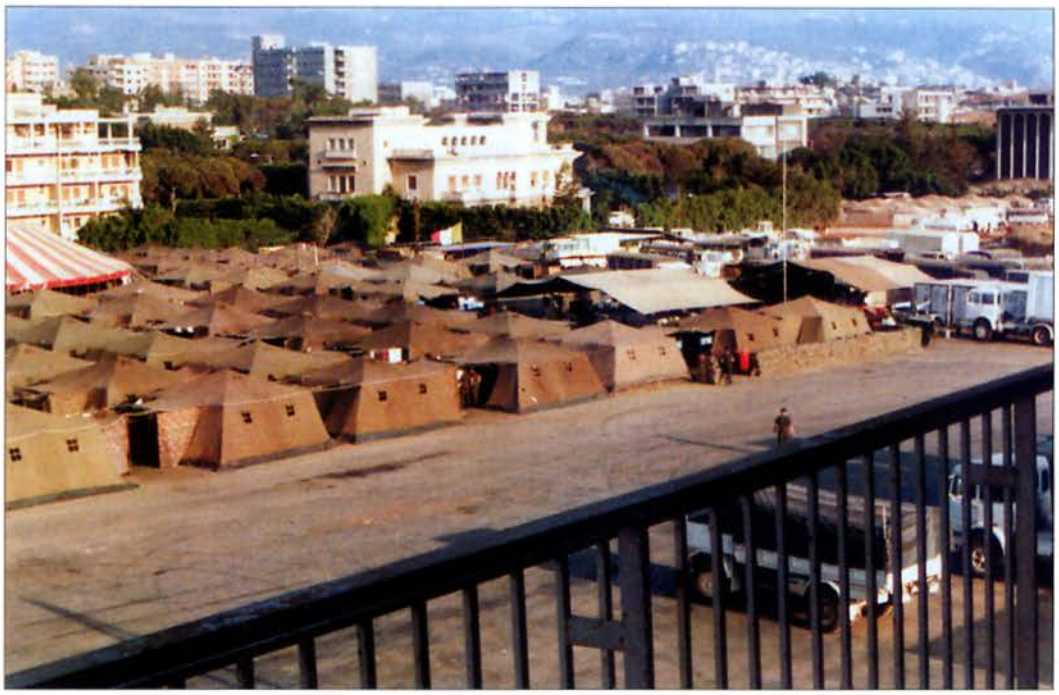
I soldati, a loro volta, si sentivano gratificati dalla consapevolezza di svolgere qualcosa di veramente utile, in contrapposizione all'alternativa di una monotona e deprimente naja in Patria. Il loro entusiasmo spinse qualcuno, che pur ne avrebbe avuto l'opportunità, a rifiutare il rimpatrio, prolungando il periodo della ferma di leva. C'era, non c'è bisogno di tacerlo, anche il risvolto economico (1554 dollari al mese per un soldato, 1586 per un sottufficiale, 1999 per un capitano, 2327 per il comandante del contingente) ma non era questa la molla principale alla base delle loro decisioni.

Complessivamente, in tutto l'arco della missione, si sarebbero alternati 8345 partecipanti, comprese 130 crocerossine.

Cominciavano a prender corpo anche altre gratificazioni di carattere morale, come gli attestati di stima dei comandanti degli altri contingenti, oppure (da non credere) un articolo del Financial Times che adombrava la possibilità che il contingente italiano fosse il migliore tra quelli presenti in Libano.

Se la sicurezza era il prodotto naturale dell'attività del contingente, non meno apprezzato, anche perché non incluso nei compiti assegnati, era quello relativo all'assistenza sanitaria.

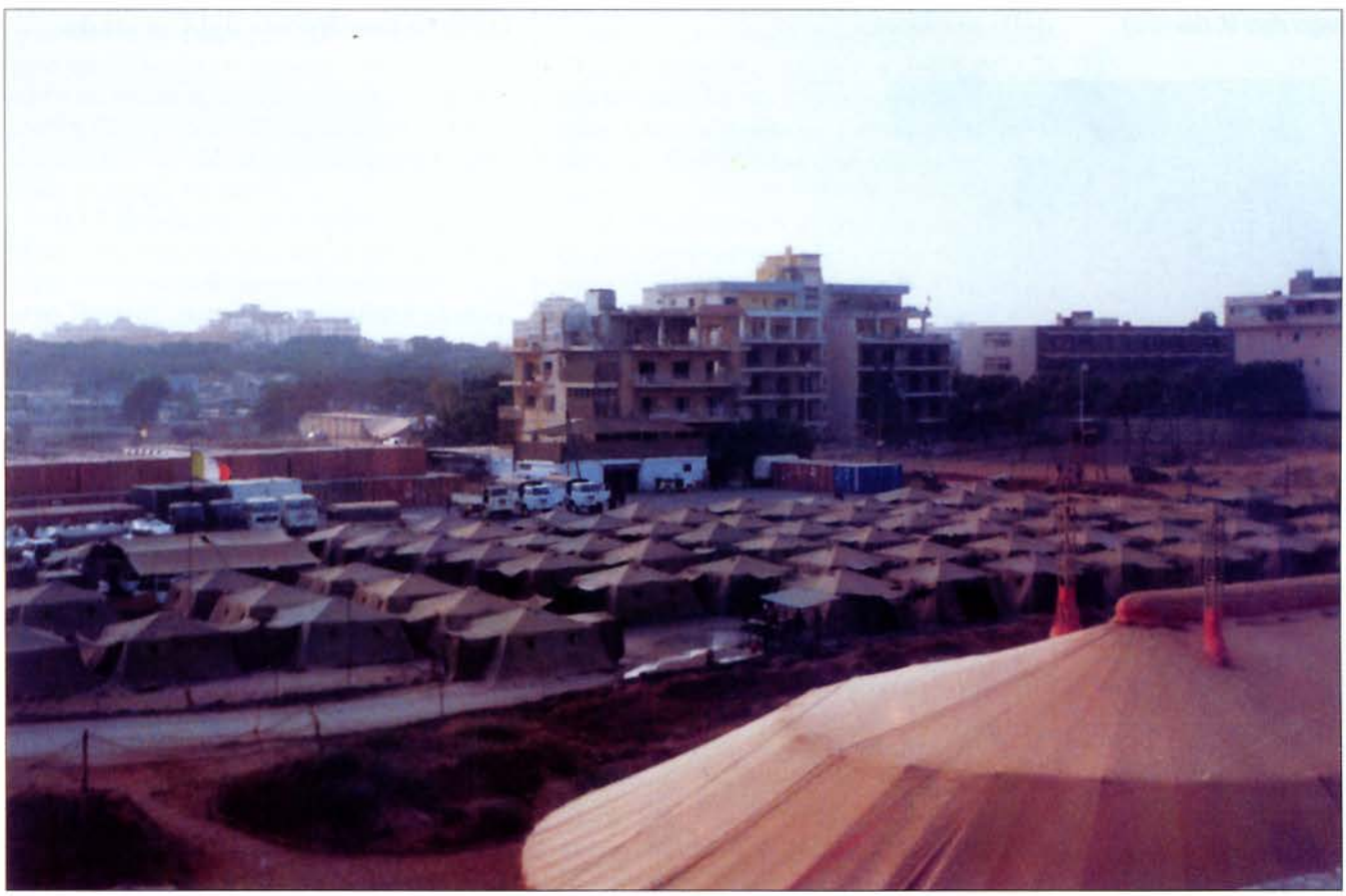
Prelevato dai magazzini del Battaglione Logistico «Friuli», era stato dispiegato un modernissimo e attrezzatissimo ospedale da campo, con una capacità di 75 posti letto, dove un'efficiente équipe medica, coadiuvata da abili e valide crocerossine, prestava la sua opera.



Veduta parziale dell'accampamento italiano (foto M. Gianardi).

L'ospedale, in verità, avrebbe dovuto essere solo a disposizione del contingente; invece, ogni giorno era un viavai di civili, poveri derelitti senza assistenza alcuna. In Libano, infatti, non esisteva l'assistenza dello stato; gli ospedali perciò, per quanto dotati e specializzati, erano aperti soltanto per chi poteva pagare. L'ospedale italiano offriva invece, del tutto gratuitamente, le proprie prestazioni. Si possono perciò intuire l'ostilità e l'acredine dei medici libanesi nei confronti dei loro colleghi italiani. Ovviamente ricca, e a volte divertente, l'aneddotica, come il caso del nababbo che ebbe l'impudenza di presentarsi in Jaguar a scroccare una visita; o patetica, come quella delle giovani donne incinte che, a motivo della religione e del costume, dovevano essere visitate senza essere guardate e, soprattutto, toccate.

Tende del Battaglione Logistico e dell'Ospedale militare; in primo piano, il teatro tenda (foto M. Gianardi).



CAPITOLO 3

I reparti venivano fatti ruotare, anche perché l'esperienza avrebbe costituito, per chiunque, un valido banco addestrativo. Alla fine, i reparti che avrebbero scritto la storia della missione, avrebbero recato i seguenti nomi: «Governolo», «Bezzecca», «Montelungo», «Cernaia», «Tarquinia», «El Alamein», «Col Moschin», «San Marco», «Cavalleggeri di Lodi», «Corpo di Sanità Militare», «Battaglione Logistico», nonché il Corpo delle crocerossine.

Pur con tutta l'abilità posta in atto dal comandante del contingente e la naturale attitudine del soldato italiano a farsi ben volere, nella storia della missione non sarebbero mancate pagine scritte col sangue, pur se non così cruente come quelle toccate ai contingenti americano e francese.

Il più tragico degli episodi avveniva la sera del 15 marzo 1983. Mentre al campo il grande comico Walter Chiari intratteneva i soldati con uno dei suoi riuscitissimi spettacoli, una jeep in perlustrazione veniva attaccata con un colpo di bazooka. Alcuni soldati rimanevano gravemente feriti; fra questi, il «marò» Filippo Montesi, marchigiano, che riportava una grave lesione alla colonna vertebrale. Trasportato in Patria per essere sottoposto a intervento chirurgico, decedeva una settimana dopo per complicazioni post-operatorie. Sarebbe stato, per fortuna, l'unica vittima della missione.

Il 28 agosto 1983, dopo mesi di relativa calma, riprendevano i combattimenti tra le varie fazioni: Siriani contro Libanesi, Cristiani contro Mussulmani. Gli Italiani si vedevano costretti a subire le cannonate che si incrociavano sulle loro teste, senza potersi schierare con nessuno dei contendenti. Il 12 settembre, alcuni colpi cadevano sul campo e venivano individuati come provenienti dalle alture controllate dai Siriani. Il contingente non aveva in dotazione pezzi di artiglieria atti a rispondere con efficacia agli attacchi, ma il comandante poteva disporre, all'occorrenza, dei cannoni delle navi ancorate al largo. Fu sufficiente, nella circostanza, l'avvertimento dato dal generale Angioni ai Siriani di aver trasmesso i dati di tiro alla nave «Sagittario» e la minaccia di far intervenire i suoi cannoni perché l'attacco non si ripetesse.

Il 22 dello stesso mese, alcuni colpi sparati dai Drusi centravano la santabarbara della «Folgore», provocando una immane esplosione e generando nel terreno una voragine di 5 metri per 30. Si trattava, con ogni probabilità, di un errore di tiro: i colpi erano forse destinati all'esercito libanese, posizionato oltre il campo italiano. Nonostante la potenza dell'esplosione, il contingente non ebbe a lamentare alcun ferito. Un po' di fortuna, certo, ma soprattutto merito delle efficaci misure di sicurezza predisposte dal Comando.

Sono in corso, in piena città di Beirut, i combattimenti tra Cristiani e Mussulmani, e se ne vedono i chiari segni (foto M. Gianardi).

Il 23 ottobre doveva essere il giorno più nero della forza multinazionale. Alle 6 e 20, un camioncino rosso, carico di esplosivo, lanciato contro l'edificio che ospitava gli Americani, veniva fatto esplodere all'ingresso. Nel crollo dell'infrastruttura trovavano la morte oltre 250 marines.

Erano trascorsi pochi minuti, quando l'operazione veniva replicata contro l'alloggiamento dei Francesi: circa 75 morti venivano estratti dalle macerie.

Perché il contingente italiano venne risparmiato? Una risposta, lusinghiera per i nostri, veniva da un articolo di «Le Monde» del 30 ottobre: mentre Americani e Francesi avevano fin lì reagito alle offese con rappresaglie, gli Italiani avevano avuto la forza d'animo e l'equilibrio psichico necessari a trattenersi da ogni risposta, conservando la loro neutralità tra le parti in conflitto.

Una caratteristica diversificava l'atteggiamento italiano da quello degli altri contingenti, nei confronti degli attacchi: mentre gli altri attuavano anche rappresaglie tardive, «a freddo», il Comando del contingente italiano prevedeva soltanto risposte immediate e mirate, risposte che solo due o tre volte si fu sul punto di attuare, senza mai giungere allo scontro.

Anche la stampa egiziana si mostrava prodiga di elogi per l'atteggiamento degli Italiani: già il fatto stesso che gli automezzi fossero stati riverniciati di bianco, analogamente a quelli dell'ONU o della Croce Rossa, veniva giudicato un elemento indicativo della loro volontà di pace.

Il 17 novembre, un ospite molto gradito veniva a stemperare in parte la tensione: l'ottantasettenne Presidente Sandro Pertini giungeva in visita al contingente. Nonostante la veneranda età, l'illustre e incontenibile personaggio dava prova della inesauribile vitalità che aveva contraddistinto ogni azione della sua lunga e avventurosissima vita. Rompendo ogni protocollo e disattendendo le raccomandazioni alla prudenza, egli visitava non solo il campo, ma anche la città di Beirut, mettendo in seria crisi la capacità del dispositivo di sicurezza.

Altre visite si susseguirono da parte di autorità politiche e militari: il Capodanno venne passato in compagnia di Spadolini, ministro della Difesa.

La tensione, specie dopo gli attentati ad Americani e Francesi, non tendeva ad attenuarsi e le misure di sicurezza si facevano sempre più severe, i contatti con la popolazione sempre più rari e improbabili. I combattimenti imperversavano sempre più.

I Francesi, messi alle strette, abbandonavano la vigilanza del campo di Sabra, dal quale molte famiglie di Palestinesi sfollarono in quello di Chatila, ancora difeso dagli Italiani.

Cominciava a paventarsi la necessità di un ritiro del contingente, ma chi avrebbe poi difeso i Palestinesi? Da più parti veniva invece richiesto agli Italiani di aumentare la consistenza della propria presenza e di assumere anche il controllo del centro di Beirut e delle alture dello Chouf; ma questo avrebbe portato a uno stravolgimento degli scopi della missione.

La situazione diveniva sempre più caotica; il presidente libanese Gemayel non controllava più un solo centimetro di territorio. I Siriani, messi in un primo tempo a tacere dagli Americani, riprendevano gli attacchi. Israele si apprestava a intervenire. I civili stranieri avviavano il loro massiccio esodo.

Il 10 febbraio 1984, il generale Angioni faceva schierare le navi italiane di fronte al porto, pronte a sparare per difendere il contingente, a sua volta impegnato a scortare i civili diretti all'imbarco.

Tutti i contingenti erano partiti; solo gli Italiani erano ancora là ma, nonostante le pressioni degli Sciiti affinché l'Italia restasse come forza dell'ONU, la partenza non era ulteriormente differibile. Comprensibile, pertanto, l'angoscia dei Palestinesi che si interrogavano sul loro imminente destino.

Approfittando di una finestra aperta nei combattimenti, l'imbarco avveniva il 19 febbraio; alcuni isolati colpi di cecchini provocavano dei feriti.

Partendo, il contingente lasciava sul posto, alla comunità sciita, l'attrezzatissimo ospedale da campo che sarebbe purtroppo andato completamente distrutto, a seguito di attentato, l'ottobre successivo.

Il 26 febbraio 1984, con una solenne cerimonia alla presenza del Capo dello Stato che conferiva alla Bandiera del contingente la Croce di Cavaliere dell'Ordine Militare, si concludeva, nel porto di Livorno, la missione italiana in Libano.

L'organizzazione logistica

La missione italiana in Libano coincideva con una fase molto delicata del-

CAPITOLO 3

la riorganizzazione logistica da poco avviata in seno alla forza armata.

Quella rivoluzione, che aveva preso il nome di «Logistica '80», stava faticosamente passando dalla fase di pianificazione e programmazione a quella di attuazione.

Le vetuste Direzioni della Motorizzazione avevano mutato nome, articolazione e compiti; presso le grandi unità erano spariti i Reparti RRR. Sulle loro radici si erano innestati nuovi organismi che stavano cercando di conquistare una loro identità, di assumere coscienza delle proprie nuove funzioni: rispettivamente i Comandi dei Servizi Trasporti e Materiali di Regione Militare e i Battaglioni Logistici. Nel loro ambito, il personale ufficiali e sottufficiali, uso al linguaggio dell'arma o del servizio di provenienza, durava fatica a svestirsi del vecchio abito per cominciare a utilizzare una lingua comune. Il vecchio maresciallo autiere, abituato a trattar di motori, doveva sforzarsi di comprendere esigenze e mentalità dell'artigliere, del geniere, del trasmettitore e viceversa.

Parcheggio degli automezzi del Battaglione Logistico visto dalla palazzina sede della mensa e del Comando del Battaglione (foto M. Gianardi).

Miglior banco di prova non avrebbe potuto offrirsi – per un collaudo e una verifica della validità del nuovo modello logistico – della missione in Libano.

Per far fronte alle necessità di «Libano 1», l'organizzazione venne affidata agli organi stessi del «Governolo», già opportunamente rinforzati e predisposti in previsione di un impiego dell'unità in missioni internazionali.

Per risolvere i problemi del contingente di «Libano 2» venne approntato un battaglione logistico il quale, in analogia ai reparti similari operanti in Patria, svolgeva attività di 2° livello.

Agli ordini del tenente colonnello del Corpo Automobilistico Vincenzo Zuccarotto, esso dovette entrare in funzione fin dalle prime battute. Su di esso gravava infatti la cura delle necessità materiali dell'intero contingente, dai trasporti alle riparazioni degli automezzi e mezzi cingolati, delle armi e sistemi d'arma, al rifornimento dei viveri, alla preparazione dei pasti. Il Battaglione Logistico, infatti, rispetto ai suoi consueti organici, era stato rinforzato con un nucleo panificazione in grado di approntare 8000 razioni giornaliere, un nucleo frigoriferi, un nucleo vestiario, lavanderia e bagni (VLB), una squadra disinfezione e una squadra potabilizzazione acqua. Anche i livelli di magazzino vennero calcolati senza badare ad economie, in considerazione della distanza dalla madrepatria, nell'incertezza di avere sempre disponibili il porto e l'aeroporto di Beirut e nelle incognite relative alla possibilità di utilizzare le risorse locali.

Si potrebbe affermare che soltanto il problema «sanità» esulasse dalle competenze del Battaglione Logistico, ma neppure questo è del tutto esatto. Prima di essere trasferito in Libano, l'o-

spedale da campo, che sarebbe stato ribattezzato «Ospedale Italia», era in dotazione al Reparto Sanità (di mobilitazione) della Brigata Motorizzata «Friuli»; era stato approntato con tanta cura dal maresciallo Angelo Torraca e tenuto ripiegato con criteri altamente professionali presso il Battaglione Logistico della stessa Brigata, che aveva sede a Firenze.

Gli ufficiali e i sottufficiali che avevano materialmente provveduto alla sua costituzione, non avrebbero mai immaginato che la loro creatura sarebbe stata dopo breve tempo impiegata in un territorio così lontano. Si potrà comprendere il loro più che giustificato orgoglio, nel vederlo utilizzato con tanto beneficio della popolazione palestinese e il loro doloroso stupore nel saperlo ridotto in cenere, quando giunse in Italia la notizia che, dopo che il contingente ne aveva fatto dono alla comunità sciita, esso era stato incendiato a seguito di uno scriteriato attentato.

L'organizzazione logistica, dopo la necessaria fase di assestamento, si rivelava estremamente efficiente. Le tradizioni militari italiane raccontano a iosa di imprese e spedizioni preparate con grande cura e impegno da parte di illuminati strateghi, ma puntualmente fallite per la solita trascurata preparazione logistica. Quante battaglie, brillantemente ideate e condotte, vennero poi miseramente perdute per mancanza di carburante, per automezzi in avaria e privi di parti di ricambio, per scarponi dalle suole bucate?!

In Libano tutto questo veniva finalmente e decisamente smentito: la logistica veniva curata nei minimi particolari.

Per il settore dei ricambi, questi venivano trasportati mediante voli di C 130: in sole 5 ore essi giungevano dalla madrepatria a Bir Hassam, sede dello schieramento del Battaglione Logistico.

Il braccio dei rifornimenti aveva una lunghezza di 3500 chilometri che tuttavia non costituivano ostacolo alla puntualità degli arrivi. Una nave al mese (talvolta anche due), carica di materiali, approdava al porto di Beirut.

Sul piazzale del campo stazionavano perennemente 70 container e 10 frigoriferi.

Tutto veniva tenuto sotto controllo e informatizzato: dalla situazione dei livelli ai consumi periodici, per arrivare alla valutazione delle necessità e alle richieste di rifornimento, allo scopo di tenere a livello ogni particolare.

Tra le attrezzature in dotazione, era permanentemente in funzione anche un marchingegno infernale, spiritosamente soprannominato «Sarchiapone» (dal nome di un oggetto misterioso di una celebre scenetta di Walter Chiari). Si trattava di un potabilizzatore ed era così soprannominato perché non c'era alcuno, al campo, che conoscesse a fondo tutti i segreti della sua costituzione

Gli automezzi del Battaglione Logistico tornano dal porto di Beirut, dove si sono recati a caricare viveri per il contingente (foto M. Gianardi).

e del suo funzionamento e le possibilità delle sue prestazioni. Da esso venivano ricavati 1550 metri cubi di acqua potabile al mese.

Per il settore dei trasporti, come già citato, i veicoli erano stati riverniciati di bianco e questo, involontariamente, fu uno dei fattori che fecero ben predisporre l'animo della popolazione civile nei confronti del contingente, quasi fosse un rassicurante segnale di inertizzazione dei mezzi di offesa.

Nell'arco della intera missione vennero utilizzati: 125 autovetture, 186 autocarri, 44 mezzi speciali (frigo, lavanderia, bagni, forni, ecc.), 89 rimorchi, 20 cucine rotabili, 8 ambulanze, 97 veicoli cingolati, 8 mezzi per movimentazione terra, 6 autoblindo.

Gli automezzi e i mezzi corazzati, tutti dell'ultima generazione, fornirono sempre elevata affidabilità, ma al fine di alimentare questa stessa affidabilità venne attuata una certa rotazione e l'avvicendamento, di massima, coincise con quello delle stesse unità.

L'esperienza «Libano» rappresentò un duro banco di prova per questi automezzi i quali, pur percorrendo mediamente la metà dei chilometri dei loro consimili in Patria, richiesero per il loro mantenimento un numero di ore quasi doppio. Ciò fu dovuto in massima parte alle condizioni delle strade estremamente dissestate ed alle alte velocità consigliate da motivi di incolumità e sicurezza.

L'attività di mantenimento si estrinsecava soprattutto nella sostituzione di complessivi, mentre per lavori di grado superiore si preferiva rimandare l'automezzo in Italia, con sostituzione. Solo per particolari tipi di veicoli o di attrezzature, quali l'ambulanza odontoiatrica o il potabilizzatore, vennero inviate apposite squadre di lavoro dall'Italia per l'effettuazione di interventi a domicilio.

Nonostante il fervore delle operazioni, tutti i mezzi, dagli M 113 usati nelle postazioni a quelli ruotati utilizzati per i pattugliamenti, venivano costantemente tenuti a lucido; il particolare non passava inosservato agli occhi degli inviati della stampa nazionale che vedevano, in questo aspetto apparentemente di secondo piano, un buon punto a favore dell'immagine dell'Italia.

La viabilità libanese, dopo anni di scontri, era ormai assolutamente priva di segnaletica e gli automezzi civili circolavano nella più completa anarchia, senza distinzione sulla mano da tenere, sulle precedenze, ecc. Inevitabili, perciò, gli incidenti. Non essendo inoltre previsto, sempre da parte libanese, alcun tipo di assicurazione, inutile scomodare la burocrazia per imbastire pratiche di risarcimento. Ma su questo argomento riportiamo uno stralcio di una brillante relazione del tenente colonnello di amministrazione Paolo Mearini, pubblicato sulla «Rivista Militare», quaderno n. 5/1984:

«Se prendiamo una strada del centro di Palermo e la sovrapponiamo a una del centro di Napoli a sua volta già sovrapposta a una del centro di Roma, si può cominciare ad avere una pallida idea del caotico e sonoro traffico automobilistico di Beirut. Se poi ci figuriamo lo stato del fondo stradale, obiettivo per anni delle artiglierie di non si sa più quanti eserciti e milizie, e se aggiungiamo gli innumerevoli posti di blocco con l'andirivieni continuo di mezzi militari cingolati e ruotati di almeno sei nazionalità, ci possiamo spiegare perché gli incidenti stradali che coinvolgevano i nostri mezzi fossero così numerosi.

Tradizionalmente, a Beirut un incidente stradale fra civili e militari era considerato dai primi come una calamità naturale da accettare con orientale fatalismo. La miglior cosa da fare era filar via al più presto, se le condizioni del veicolo lo permettevano, prima che la «controparte» usasse argomenti assai persuasivi per dimostrare che le forze di occupazione o di contro-occupazione hanno sempre la precedenza. Anche se comoda, non era questa la procedura adottata da ITALCON, venuto a Beirut proprio per proteggere la popolazione civile. Con grande meraviglia dei rassegnati libanesi, ITALCON faceva regolari accertamenti per mezzo dei carabinieri del suo plotone di polizia militare e, se dall'inchiesta risultava che il torto era del conduttore italiano, il civile veniva risarcito subito. Le richieste bollate, i moduli da riempire, le dichiarazioni testimoniali, le perizie, le fatture e altri documenti tutti redatti in tre lingue, più che a soddisfare le esigenze di regolarità formale, servivano a conferire agli atti quella professionalità, quella serietà e quella solennità atte a suscitare il rispetto verso l'autorità. Questo momento di contatto individuale con la popolazione veniva, quindi, accortamente sfruttato per contribuire a realizzare quella politica di buone relazioni pubbliche che ha tanto giovato al contingente».

In conclusione, la missione italiana in Libano, dal punto di vista della logistica, si rivelò estremamente preziosa, molto più di quanto avrebbe potuto esserlo la meglio organizzata delle esercitazioni. Nel corso del suo svolgimento venne sperimentata l'efficacia della nuova organizzazione logistica, fino a quel momento valida solo sulla carta, e sulla base dell'esperienza vennero apportati i necessari correttivi e assestamenti.

Una novità assoluta, rispetto alle esperienza di ogni precedente conflitto, fu quella del rifornimento «porta a porta». Nulla più, pertanto, dei vecchi magazzini arretrati d'Intendenza, depositi avanzati, ecc. I materiali vennero recapitati direttamente in loco e lì conservati. Molto utili si rivelarono, a questo scopo, i container, anch'essi sperimentati per la prima volta, per quanto riguarda il loro impiego sia ai fini del trasporto che della conservazione dei materiali.

Nel corso della missione vennero sperimentati sia materiali già in dotazione alle unità, sia altri che vennero acquistati sulla base delle esigenze che via via si prospettavano: potabilizzatori, generatori di corrente ad alta potenzialità, apparati per la visione e il combattimento in condizioni di limitata visibilità, telemetri laser, artifizi d'allarme, nuove autoblindo e altre apparecchiature.

La missione «Libano» fu perciò, dal punto di vista logistico, un momento cardine per l'attualità degli insegnamenti che da essa fu possibile trarre e che sarebbero stati alla base delle missioni successive che si sarebbero replicate, negli anni a venire, in altre parti del mondo.

ASCOLTANDO CHI C'ERA

«Non era ancora degenerata la situazione libanese, al momento del mio arrivo presso il contingente – racconta Mauro Gianardi, allora tenente effettivo al 7° Autoreparto Misto di Manovra di Firenze.—*Ero partito il 10 agosto del 1983. Una breve sosta a Milano, per aggregarmi ad altri che, con me, avrebbero dovuto avvicendare il personale in lista di rimpatrio e, subito dopo, da Pisa, ci imbarcammo su un C 122 con direzione Larnaka, nell'isola di Cipro, dove arrivammo verso le 11 del giorno 11. Lì ci attendeva la nave «Caorle» la quale, già utilizzata per trasferire parte del contingente all'inizio delle operazioni, svolgeva ora periodico servizio di traghetto tra il Libano ed il porto di Larnaka. Va precisato che l'isola di Cipro fungeva non solo da base di appoggio per lo scambio degli scaglioni, ma era anche meta verso la quale venivano avviati, in permesso, i militari del contingente. La durata della missione era di quattro mesi, conteggiati con una certa elasticità, rinnovabili successivamente, a richiesta, di tre mesi in tre mesi. Nell'arco dei quattro mesi, il diritto al riposo veniva quantificato in una licenza a testa, in patria, e un permesso di 48 ore da trascorrere, appunto, a Cipro.*

Ad imbarcarsi con noi trovammo perciò un certo numero di soldati che, dopo aver usufruito di tale permesso, facevano rientro a Beirut.

La partenza era fissata per l'indomani mattina, ma l'intera notte venne da noi passata a bordo della nave in quanto, per ragioni legate a regolamenti interni, il porto di Larnaka nell'arco della notte restava chiuso e inattivo.

Alle sette, la nave levava le ancore e quattro ore dopo approdava al porto di Beirut.

Una colonna di automezzi era già allineata sulle banchine, in attesa del nostro arrivo, per condurci all'accampamento.

Beirut presentava già vistose ferite lungo le strade e sulle facciate dei palazzi, ma erano tutte riconducibili al periodo delle lotte con Israele. I suoi quartieri erano già ripartiti in zone occupate da questa o quella fazione, ma ancora si poteva circolare con una certa sicurezza per le vie.

Nell'accampamento, parte in tenda e parte in una palazzina semidiroccata, era

Il tenente Mauro Gianardi, protagonista del racconto e autore delle foto del testo (foto M. Gianardi).

CAPITOLO 3

ospitato il Battaglione Logistico, che inglobava nei suoi organici l'ospedale da campo e un plotone sussistenza. Nello stesso comprensorio c'era anche un battaglione di bersaglieri (c'era già stato il «Governolo» e, nel corso della mia permanenza si succedettero il «Montelungo» e il «Cernaia»). A circa 500 metri, dentro una palazzina, c'era il Comando del contingente, con il generale Angioni e un plotone di carabinieri che aveva compiti di polizia militare.

Dislocato in altra zona, sotto le alture dello Chouf, un battaglione di paracadutisti completava l'organico del contingente.

Una strada asfaltata, che correva davanti all'ingresso dell'accampamento, conduceva da una parte al mare, dall'altra all'aeroporto.

Confinante con il nostro accampamento c'era un campo di Sciiti e, a breve distanza, il campo profughi di Chatila, affidato alle cure del nostro contingente. In altro settore, e sempre assegnato alla nostra sorveglianza, c'era il campo di Bur-el-Baranje.

Presso il nostro ospedale da campo venivano effettuate visite anche a favore della popolazione dei campi, ma noi non avevamo mai modo di vedere i pazienti, in quanto essi affluivano da un ingresso diverso dal nostro.

Il nostro equipaggiamento era costituito dalla normale tuta da combattimento. L'armamento consisteva, per i soldati, nel FAL, con tre caricatori (2 in giberna e uno inserito), mentre per gli ufficiali era prevista la pistola Beretta con due caricatori, più il FAL.

La libera uscita, per gli ufficiali, era consentita solo con arma al seguito, ma io ebbi occasione di fruirne una sola volta; poi, con il precipitare della situazione, ogni libera uscita venne abolita fino al termine della missione.

La sicurezza attorno al campo era assicurata da un muro di sacchetti di sabbia e da reticolato. Nei punti cruciali erano state erette delle altane di legno che ospitavano sentinelle fisse. Il servizio di guardia era inoltre integrato da pattuglie mobili che percorrevano tutto il perimetro del campo. Nel periodo di massima allerta, il numero complessivo del personale impegnato in servizio di guardia avrebbe toccato le cinquanta unità giornaliere.

Dietro la casa semidiroccata, su uno spiazzo all'aperto, erano parcheggiati gli automezzi, tutti ridipinti di bianco, il colore dell'ONU. La stessa palazzina fungeva anche da mensa, ma non da cucina, per la quale ci si serviva di cucine rotabili.

Sempre accanto alla palazzina, numerosi container, disposti su due file, avevano funzioni di magazzini; magazzini di ogni genere e per ogni tipo di materiali, dai viveri, ai ricambi per gli automezzi, agli oggetti di casermaggio, mentre le munizioni erano tenute su ruote.

Ogni mattina, esaurite le operazioni di sveglia, reazione fisica e prima colazione, alle otto veniva effettuata l'adunata di tutto il battaglione, nel corso della quale l'ufficiale di servizio comunicava a tutto il personale i fatti più salienti delle precedenti ventiquattro ore.

Il mio incarico era di comandante del plotone trasporti della Compagnia Comando Servizi e Trasporti, che effettuava trasporti per le necessità del Battaglione e forniva concorso a favore degli altri reparti del contingente. L'attività si esplicava soprattutto nei servizi tra le navi, che approdavano cariche di materiali, e l'accampamento. Per il trasporto dei container non eravamo però attrezzati e ad esso provvedeva una ditta civile libanese con la quale avevamo stipulato una convenzione; in questo caso, il nostro compito si esauriva nel fornire la scorta per tutto il tragitto.

Non erano trascorsi nemmeno dieci giorni dal mio arrivo quando, proprio mentre si stava svolgendo la rituale adunata del mattino, un proiettile sibilò sopra le nostre teste, esplodendo a poca distanza. Non ci fu neppure bisogno del «Rompete le righe!» Tutti, all'istante e istintivamente, ci eravamo già gettati nel posto più riparato, cioè il ristretto spazio tra le due file di container.

Nell'arco della stessa giornata altri due colpi caddero nel campo ed uno di essi squarciò un container. Fu un brivido terribile, al vedere alcuni soldati con i volti, le mani, le divise lordate di macchie di un vistoso liquido rosso. Non sangue, per fortuna: il proiettile aveva centrato la riserva di barattoli di pomodori, disseminando il contenuto tutt'attorno.

Quei proiettili erano per noi una dolorosa sorpresa, in quanto non ce li aspettavamo, visti i rapporti di equidistanza tra le parti che ci eravamo sempre sforzati di mantenere. Venne formulata l'ipotesi, probabilmente non errata, che i proiettili non fossero diretti a noi, ma al vicino campo degli Sciiti. La loro provenienza – venne accertato – erano le alture dello Chouf, occupate dai Drusi.

Non c'era verso di raccapezzarsi, nel guazzabuglio di un territorio così frammentato tra tutte quelle fazioni e sottofazioni.

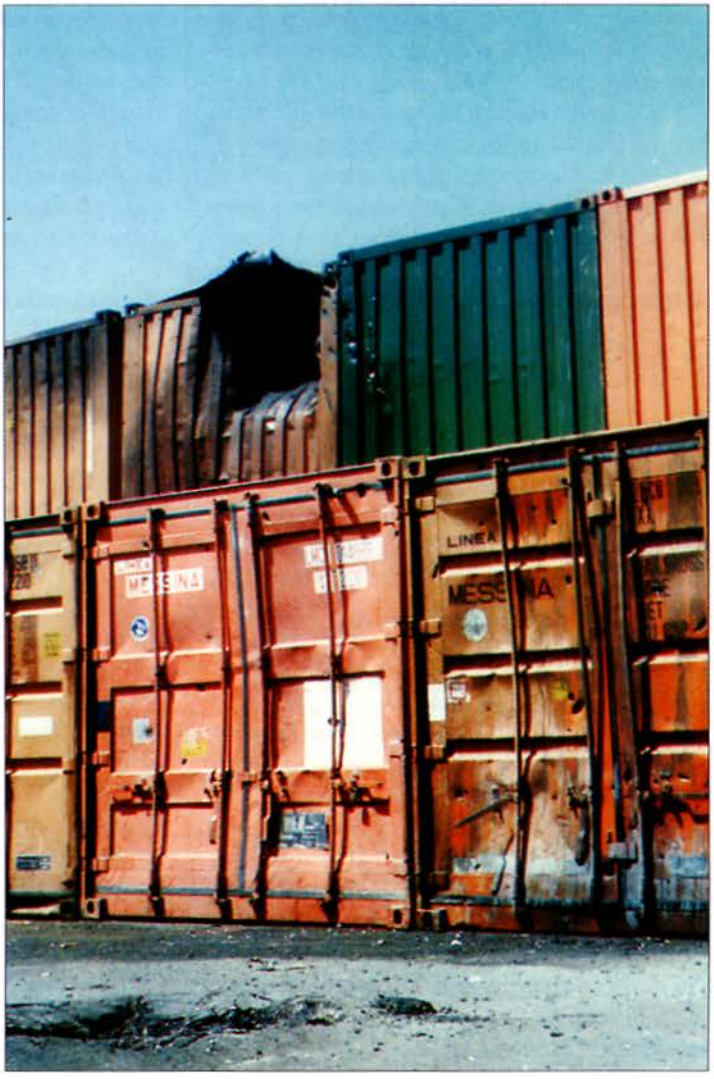
Ad ogni buon conto, visto l'inasprimento della lotta tra tutti i contendenti, da quel giorno vennero abolite le libere uscite: le uniche sortite dall'accampamento sarebbero avvenute soltanto per effettuare scorte con mezzi blindati collegati, tra di loro e con l'accampamento, tramite radio. Anche il di-

Effetti di un bombardamento sul plotone sussistenza (foto M. Gianardi).

spositivo di sicurezza del campo venne rinforzato; vennero perfino eretti muri di sacchetti di sabbia attorno ad ogni singola tenda. Nonostante ciò, il pericolo era sempre in agguato, in quanto il campo veniva attraversato da estemporanei colpi di fucile. Vi furono, per questa causa, una quindicina di feriti complessivamente. Ricordo in particolare un tenente di cavalleria che, mentre usciva dalla mensa, venne colpito ad una gamba.

Non c'era un posto sicuro in tutto il campo; ovunque, e in qualunque momento, potevi essere passato da parte a parte da un proiettile vagante: mentre ti stavi lavando, mentre mangiavi, o anche nel sonno. Lo stesso comandante del Battaglione venne sfiorato da una pallottola che attraversò la sua tenda mentre egli era all'interno.

A ottobre si verificarono i due terribili attentati



Effetti della prima granata sul campo del Battaglione Logistico (foto M. Gianardi).

CAPITOLO 3

che costituirono il momento più triste per tutto il contingente ONU.

Erano le sette circa: non era stata ancora effettuata la cerimonia dell'alzabandiera quando, proveniente dalle parti dell'aeroporto, venne udita una tremenda esplosione. Erano trascorsi pochi minuti ed un analogo boato si sentì provenire dalle parti dove sapevamo essere il contingente francese.

Dopo una ventina di minuti, presso il nostro ospedale da campo cominciò un frenetico arrivo di ambulanze di ogni nazionalità, comprese le nostre che, appena avvertite le esplosioni, erano state inviate a prestare soccorso. A getto continuo venivano scaricati feriti, ma non pochi erano quelli che giungevano già morti.

Si conobbe poi la dinamica degli attentati: in quello contro gli Stati Uniti, un camiocino carico di esplosivo era stato lanciato oltre la sbarra d'ingresso, che era stata fracassata, e si era infilato in un androne a forma di U sotto la palazzina che ospitava il contingente. Qui il kamikaze al volante aveva fatto esplodere il suo carico e l'intera palazzina, benché di cemento armato, si era ripiegata su se stessa, come un castello di carte.

Anche i nostri mezzi del genio vennero subito inviati sul luogo dell'attentato, a sgomberare le macerie e tentar di salvare qualche superstite.

Si attendeva, da un momento all'altro, la terza esplosione, quella diretta contro di noi, ma la nostra trepidante attesa, per fortuna, si rivelò vana. Comprendemmo tuttavia subito una cosa: eravamo stati risparmiati volutamente. Ad ogni buon conto, le misure di sicurezza vennero vieppiù rafforzate. La strada antistante l'accampamento venne inglobata in esso e la sbarra d'accesso spostata al di là di quella. L'accesso, inoltre, venne reso difficoltoso disponendo alcuni blocchi di cemento che costringevano gli automezzi in entrata ad una sorta di gimkana per aggirarli e, per sovrappiù, vennero posizionate altre sentinelle che tenessero sempre sotto mira l'accesso stesso.

La situazione si faceva sempre più critica e pericolosa per tutti. A Natale, la Messa di mezzanotte venne celebrata al pianterreno della palazzina semidiroccata, al riparo dei muri della stessa.

Quando, il 30 dicembre, salivo sull'aereo che mi avrebbe ricondotto in patria al termine del mio turno di missione, la situazione politico-militare del Libano era in pieno marasma. Non si parlava ancora di un ritiro del contingente, ma si formulavano serie congetture circa un suo ridimensionamento.

La sera del 31 dicembre, la mia vita appariva di nuovo e completamente rovesciata: mentre il giorno prima ero in divisa mimetica, ora avevo indosso l'abito da sera, la divisa di un veglione danzante, e le esplosioni che avvertivo attorno a me erano quelle gioiose dei petardi e dei mortaretti che salutavano il nuovo anno. E il mio pensiero corse lontano, laggiù, ad un mondo a poche ore di volo, ma tenuto abissalmente distante da un muro di odio e di violenza; laggiù, quelle stesse esplosioni significavano ancora lacrime e morte.»

MISSIONE «PELLICANO»

Antefatti

Luglio 1990: l'attenzione dei telespettatori veniva catturata da un insolito spettacolo: grappoli umani, migliaia di esseri che sembravano usciti da un incubo, si riversavano da qualcosa che era difficile definire nave e sciamavano per le strade di Brindisi, suscitando la pietà degli Italiani e l'encomiabile solidarietà della gente della cittadina pugliese.

Marzo 1991: dopo la guerra, ancora la fame. Nel volgere di soli due mesi, gli Italiani venivano posti a contatto con le due più grandi, millenarie piaghe dell'umanità, due calamità che quasi nessuno più conosceva, se non dal racconto dei propri vecchi.

Sugli schermi televisivi si erano spenti gli echi delle ultime esplosioni della Guerra del Golfo e per i primi profughi albanesi una qualche soluzione era già stata trovata, quando una nuova ondata di disperati, incoraggiati dalle notizie della fortuna toccata ai primi pionieri, si riversava sulla città di Bari.

Un notevole problema per le autorità politiche italiane: come dare accoglienza anche a questi, sempre che fosse possibile, e nello stesso tempo dissuadere altri e più consistenti esodi? e soprattutto, come respingere questi profughi, alcuni dei quali si dimostravano ben disposti a battersi, pur di non tornare in patria?

Nella soluzione trovata, pur se aspramente criticata da più parti per l'inganno tessuto nei confronti di al-

TIRANE
(TIRANA)
Durrës
Shkodër
Vlorë
Titograd
Vermosh
Valbonë
Dragobi
Fierzë
Kukës
Prizren
SKOPJE
Tetovo
Gostivar
Debar
Struga
Ohrid
Bitola
Korçë
Gramsh
Elbasan
Peshkopi
Kalimet
Leshe
Lac
Burrel
Kurbnesh
Prrenjas
Pogradec
Përmet
Gjirokastër
Sarandë
Delvinë
Himarë
Konitsa
Ioannina
IGOUMENITSA
Otranto
AL
YU
GR
123
219
160
Bar—Kérkyra 13½ h
Dubrovnik—Kérkyra 18 h
Otranto—Igumenitsa 10 h
Kérkyra 9½ h
Bar—Igumenitsa 16½ h

CAPITOLO 3

cune centinaia di irriducibili, occorreva dar atto di un merito alle autorità nazionali: quello di aver evitato anche il più leggero ferimento o contusione.

Erano trascorse poche settimane dagli ultimi avvenimenti esposti, quando il ministro degli esteri italiano, Giovanni de Michelis, effettuava la sua missione diplomatica in Albania. La diaspora degli Albanesi andava arrestata.

Pur se entrato nella sfera d'attenzione della CEE, il problema veniva visto come di stretta pertinenza del nostro Paese. Un valido banco di prova sul quale cimentare la nostra credibilità e capacità.

Se la fame era la causa scatenante delle fughe, la soluzione più appropriata apparve quella di portare i soccorsi in casa degli affamati, anziché spingere questi ad andarseli a cercare. D'altra parte, come sostenevano i responsabili della Croce Rossa Italiana, ciò avrebbe gravato sulle casse del nostro Paese meno di quanto lo sarebbe stato il fornire assistenza agli Albanesi che avessero raggiunto le coste italiane.

Veniva quindi stilato un «memorandum d'intesa» con le autorità politiche albanesi, a quell'epoca ancora sotto il regime comunista di Alia, in base al quale l'Italia avrebbe fornito aiuti alimentari e si sarebbe assunto l'incarico di recapitare a domicilio, insieme ai propri, anche gli aiuti provenienti dalla CEE.

«Pellicano»

Il compito di provvedere materialmente alla distribuzione veniva affidato all'Esercito, quale unica organizzazione dotata di potenzialità tali da assolverlo autonomamente.

Non mancava, naturalmente, chi non vedesse, nell'intervento della Forza Armata, una resipiscenza di sgraditi fatti lontani, ma un particolare troncava sul nascere ogni possibile richiamo a tristi «revival»: i soldati sarebbero andati «disarmati».

Una ricognizione dello SME anticipava la fase esecutiva della missione: venivano designati in primo luogo gli scali portuali (Durazzo e Valona) e aeroportuali (Tirana) dove gli aiuti sarebbero affluiti.

Una esplorazione sul territorio consentiva di individuare l'area (una ex colonia dei tempi di Mussolini) dove allestire gli alloggi del contingente e le infrastrutture presso le quali immagazzinare le derrate alimentari: 27 depositi distribuiti in altrettante località del paese.

Ai margini della missione agiva la Marina Militare, con operazioni di ronda a tre o quattro miglia dalla costa, in collaborazione con gli organi di polizia albanesi, per impedire sul nascere ulteriori tentativi di fuga.

Tutte queste operazioni erano il preludio all'avvio vero e proprio della missione «Pellicano».

Ma poi perché... «Pellicano»? Oc-

Veduta aerea del territorio albanese, dalla quale appare in tutta evidenza l'orografia tormentata e l'inadeguatezza della viabilità (foto G. Cherubini).

corre sapere che il nome trae origine dalla liturgia. Questo animale, secondo una credenza, si strapperebbe le carni dal petto per salvare i propri figli dalla fame, e in tale presunta abitudine simboleggia il Cristo che offre la propria vita per la salvezza degli uomini.

Presso il *Battaglione Logistico «Carso»*, con sede a Orzano di Remanzacco, sul finire di quell'agosto 1991, fervevano attività finalizzate a ben altri obiettivi che non la soluzione del problema «fame» del popolo albanese. Gran parte del personale, dato il particolare periodo dell'anno, era ancora a godersi le vacanze. Le attenzioni dei presenti erano invece rivolte ai preparativi per la cerimonia di saluto al comandante di Battaglione, tenente colonnello Antonio Petruzzelli, che stava per cedere il comando.

Quella mattina dunque, mentre il comandante veniva convocato d'urgenza presso il Comando del V Corpo d'Armata, il personale del Comando di Battaglione dava seguito a tutte le pratiche inerenti la cerimonia.

Al ritorno dalla riunione, il comandante entrò diritto nell'ufficio del suo aiutante maggiore, capitano Walter Pugnotti, si avvicinò alla sua scrivania sulla quale campeggiava una cartella gremita di biglietti d'invito pronti per essere firmati e spediti, afferrò questa a due mani, la chiuse davanti allo sguardo sorpreso del suo subordinato e:

«Chiudi tutto – ordinò – non se ne fa più nulla: si va in Albania!».

Essendo la partenza prevista in tempi ristrettissimi, addirittura per il 1° settembre, si rese necessario far rientrare in tutta fretta il personale ancora in licenza per cominciare ad approntare quanto necessario per la realizzazione di un centro logistico. Gli automezzi vennero pertanto caricati con ogni materiale disponibile.

L'ordine di operazioni n. 1 dello Stato Maggiore Esercito fissava già gli organici, la dislocazione e i compiti dei due centri logistici che avrebbero dovuto essere costituiti in territorio albanese: quello di Durazzo a cura del «Carso» e quello di Valona affidato al *Battaglione Logistico «Acqui»* de L'Aquila.

Nei giorni 2, 3 e 4 settembre il tenente colonnello Petruzzelli e il capo sezione logistica del Battaglione, maggiore Renato Biancamano, effettuavano una ricognizione in Albania, sulla base delle cui risultanze veniva completato l'e-

Tre «colonne» della spedizione. Da sinistra: il tenente colonnello Petruzzelli, comandante del Battaglione Logistico Carso; il generale Quintana, comandante del contingente; il tenente colonnello Sportelli, emissario di SME - Movimenti e Trasporti per il carico e lo scarico delle navi (foto «Carso»).

CAPITOLO 3

Interno del campo «Qemal Stafa» di Durazzo (foto Carso»).

lenco del materiale necessario all'allestimento del campo.

Sul posto, una ex colonia per bambini che recava il nome di «Shtepiae Pushimit Pionereve Qemal Stafa», restavano una decina di uomini del 3° Battaglione Genio Guastatori «Verbania» ad effettuare i primi sommari lavori per rendere le strutture idonee ad ospitare il contingente.

La prima aliquota di personale partiva da Trieste il 16 settembre a bordo del traghetto «Golfo del Sole». Per rapide mandate successive, sia dello stes-

Il traghetto «Golfo del Sole» trasporta uomini e mezzi del Battaglione Logistico «Carso» da Trieste a Durazzo (foto «Carso»).

so traghetto con partenza da Ancona e arrivo a Durazzo, che di un C 130 che, proveniente da Trieste, recapitava altri 100 uomini all'aeroporto di Tirana, la consistenza del contingente raggiungeva le 600 unità.

Con questi uomini venivano costituiti i 2 Centri Logistici: il «Carso» e l'«Acqui».

Solo una piccola aliquota, presso il Comando, era composta da ufficiali e sottufficiali d'arma, tra i quali il generale Antonio Quintana, comandante del contingente, cui sarebbe subentrato, dopo molti mesi di meritoria attività, il pari grado Carlo Ciacci, seguito da Antonio Tobaldo; la missione sarebbe stata portata a conclusione da Vito Carlucci.

Se si eccettua il Battaglione Trasmissioni «Leonessa» preposto ai collegamenti, il nerbo dell'intero contingente, proprio per le caratteristiche della missione che vedeva nel trasporto la sua componente principale, era costituito da personale del Corpo Automobilistico, già addestrato, sia pure in ben diverse circostanze e con altre finalità, ad allestire centri logistici.

Si trattava, in fin dei conti, di replicare quanto più volte attuato in fase addestrativa, ma con due non lievi differenze:

– che neppure il più piccolo particolare della pianificazione poteva questa volta essere contrassegnato da un «omissis» (come si usa nella finzione), ma tutto doveva trovare concreto riscontro sul terreno;

– che nessuno poteva in quel momento prevedere la conclusione; in ogni caso sarebbe stato il centro logistico di più lunga durata dalla fine del secondo conflitto mondiale.

I mezzi erano quelli in organico ai reparti impegnati, rinforzati da 12 F 170 portacontainers prelevati da ogni reparto nazionale che ne disponesse.

Per le operazioni di caricamento e scaricamento dei containers erano stati fatti pervenire dall'Italia anche 2 sollevatori forklift.

La pianificazione delle varie operazioni era affidata a un ufficiale del Corpo Automobilistico, il tenente colonnello Alfonso Sportelli, di concerto con un plenipotenziario incaricato dal governo albanese.

L'esecuzione delle singole operazioni, nelle linee essenziali, avrebbe potuto apparire di estrema semplicità: si trattava di prelevare le derrate dai porti e trasferirle verso i 27 punti di immagazzinamento. Cura del governo albanese: fornire manovalanza per scari-

Veduta aerea del Centro Logistico «Carso» (foto A. Marandino).

CAPITOLO 3

care queste derrate dalle navi, caricarle sui mezzi e riscaricarle a destinazione. Ancora a carico degli albanesi, erano le scorte da fornire alle colonne.

Nella distribuzione alla popolazione, nessuna ingerenza da parte del contingente essendo, questo, compito esclusivo delle autorità governative albanesi. La gente avrebbe avuto i viveri in vendita, a prezzo politico, con lo scopo precipuo di dare uno spunto di avvio all'economia del paese, in fase di stallo assoluto.

Si passava così alla fase operativa.

Giusto il tempo di effettuare una ricognizione sul territorio per individuare i magazzini di stato presso i quali avrebbero dovuto essere recapitate le derrate alimentari, che il 23 settembre attraccava al porto di Durazzo la prima mandata di aiuti: una nave tedesca carica di zucchero.

Il Centro Logistico «Carso» era imperniato sul personale del Battaglione Logistico omonimo, che aveva inglobato sostanziosi rinforzi di ogni altro reparto automobilistico.

Era articolato su una compagnia tra-

Il colonnello Luigi Sansone, in occasione della visita del Capo di Stato Maggiore della Difesa, generale Domenico Corcione (foto L. Sansone).

Interno del Centro Logistico «Carso» a Durazzo. Sulla sinistra, la palazzina alloggio per sottufficiali (foto G. Cherubini).

sporti su ACP/80, una compagnia comando e servizi e una compagnia mantenimento e rifornimenti che inglobava anche un plotone trasporti su Astra BM 20; in più, un nucleo genio per le attività di minuto mantenimento e l'effettuazione di quei lavori che l'inadeguato sistema viario albanese rendeva indispensabili: costruzione di strade, allestimento di piazzole di sosta e di manovra, ecc. Chiudeva l'organico una sezione di sanità.

In un primo tempo, analogamente alla fusione organica della componente rifornimenti e mantenimento in un'unica compagnia, il magazzino ricambi divideva le stesse tende con l'officina.

Nel dicembre 1991, giungeva il nuovo vice comandante del contingente, il colonnello Luigi Sansone, massima autorità del Corpo Automobilistico presente in Albania, che ricopriva anche l'incarico di coordinatore logistico.

Merita aprire una breve parentesi su questo personaggio che, avendo operato nell'ambito della missione per un intero anno, quello più critico e denso di problemi, fu il vero motore dell'attività logistica del contingente. Questa parentesi la apriamo su una piccola ma significativa curiosità.

Ci è capitato, nel corso della stesura di nostre precedenti opere, di imbatterci in militari consanguinei impegnati nello stesso episodio bellico (nel 1916, durante la prima guerra mondiale, tre ufficiali – i fratelli Boldrini, uno capitano, uno tenente, uno sottotenente – provenienti da tre reparti e tre fronti diversi, si ritrovarono casualmente e a sorpresa insieme, nel momento in cui scattava l'attacco italiano al monte Rasta). È forse la prima volta, tuttavia, che un padre e due figli si trovino insieme ad affrontare la stessa missione.

Il colonnello Sansone dunque, pochi giorni dopo l'assunzione del suo incarico in seno a «Pellicano», colpito dallo spirito umanitario della missione e dal comportamento esemplare degli autieri, fece trasferire al Centro Logistico «Acqui» il proprio figlio Paolo, allora caporale conduttore presso il 10° Battaglione Trasporti «Appia» di Napoli, il quale per cinque mesi venne impiegato come conduttore sia a sud che a nord dell'Albania. Non passava molto tempo, che l'altro figlio, Tommaso, sottotenente automobilista della «Taurinense», veniva avviato ad espletare gli ultimi due mesi del suo servizio militare presso il Centro Logistico di Durazzo. Chiusa la parentesi.

Su decisione del colonnello Sansone, poiché sul centro logistico di Durazzo gravava la distribuzione presso 21 dei 27 magazzini di stato, fu costituita una seconda compagnia trasporti

Il Battaglione Logistico «Carso» è giunto a Durazzo; si monta la tenda officina (foto «Carso»;

CAPITOLO 3

Il deposito carburanti del Centro Logistico «Carso» spiegato sotto una pineta (foto G. Cherubini).

ti, traendo gli Astra BM 20 dalla compagnia mantenimento e rifornimenti e dal Centro Logistico «Acqui» di Valona, con l'aggiunta di «Astrini» BM 201 giunti dall'Italia. Fu disposta altresì la separazione delle attività di rifornimento e di mantenimento, pur rimanendo le stesse sotto un unico comando.

L'officina era per gran parte attendata, con tende distinte per i veicoli leggeri, i VM/90, gli ACP, gli Astra; c'era poi il posto per la ricarica delle batterie e quello per la riparazione dei pneumatici.

Molte strutture vennero costruite con materiale di recupero o acquistato sul posto, oppure fatto giungere dall'Italia.

Il funzionamento dei vari organi seguiva le stesse procedure valide per il territorio nazionale, pur nel contesto della precarietà in cui dovevano operare. Il comando della compagnia mantenimento e rifornimenti, ad esempio, era installato all'interno di containers abitativi, ma era dotato di computer. Il prelevamento avveniva mediante i buoni previsti.

Il magazzino ricambi era invece in grandi tende di commissariato, di quelle abitualmente adibite a dormitori, affiancate e rese comunicanti. Al loro interno, i ricambi erano disposti in incastellature sovrapponibili allineate in modo che tra una fila e l'altra ci si potesse muovere con il sollevatore (il cosiddetto muletto).

I ricambi ordinari pervenivano settimanalmente via nave da Trieste. Quelli urgenti venivano invece prelevati presso la 9ª SARE di Bari. Questa procedura (quella cioè di attingere presso l'organo logistico più vicino, anziché dall'8ª ORE di Roma, organicamente a ciò preposta) costituì un'eccezione al normale iter burocratico e non fu l'unica. Altra significativa deroga fu quella che riguardava il rifornimento di ricambi per gli Astra. Poiché il reparto incaricato dell'assistenza logistica a «Pellicano» (del quale diremo fra breve, a parte), non aveva livelli per questo tipo di autocarri, il coordinatore logistico, colonnello Sansone, chiese e ottenne dal Comando dei Servizi Trasporti e Materiali di poter effettuare il rifornimento direttamente dal 4° grado, cioè dal Magazzino Centrale Ricambi Auto (Ma.C.R.A.) di Piacenza.

C'erano, per i prelevamenti presso la SARE di Bari, due elicotteri Chinook per i quali era stato costruito un apposito eliporto. Venivano effettuati viaggi settimanali, il sabato, con il criterio della ottimizzazione delle esigenze: con l'occasione, insieme al prelevamento dei ricambi urgenti richiesti nell'arco della settimana, venivano infatti avviati militari ad effettuare analisi mediche, venivano ricoverati bambini albanesi presso gli ospedali baresi e venivano perfino inviati in breve permesso, con obbligo di rientro in serata, militari particolarmente meritevoli.

Non erano certo queste le sole né le

Un elicottero Chinook in sosta presso l'eliporto di Durazzo (foto G. Cherubini).

principali mansioni di questi grossi velivoli. Ogni giorno essi si levavano in volo per trasportare derrate alimentari in località irraggiungibili dagli automezzi. D'inverno poi, quando anche le strade più transitate divenivano impraticabili per la neve, il loro impiego si faceva ancora più intenso. Divenivano particolarmente preziosi allorché si aveva un ferito o un malato grave. A causa dello stato delle strutture sanitarie albanesi, questi venivano ricoverati in poche decine di minuti, come detto, presso qualche ospedale di Bari.

Il secondo Centro Logistico prendeva il nome di «Acqui» appunto dall'unità (il Battaglione Logistico «Acqui», con sede a L'Aquila) che lo aveva co-

«Ogni giorno gli elicotteri si levavano in volo per trasportare derrate in località irraggiungibili dagli automezzi» (foto «Carso»).

CAPITOLO 3

Autocolonna del Battaglione Logistico «Acqui» in movimento per il trasporto a domicilio di derrate alimentari (foto «Acqui»).

stituito per primo, ed aveva sede a Valona.

Più leggero di quello di Durazzo, era articolato su una compagnia comando e servizi, una compagnia trasporti su ACP/80, una compagnia mantenimento e rifornimenti, più un nucleo sanità. Quest'ultimo svolgeva servizio a favore della popolazione albanese; era costituito da un certo numero di medici e di crocerossine che tutte le mattine si recavano a prestare la loro opera presso gli ospedali albanesi.

Mentre il reparto di Durazzo era alimentato dalla rete elettrica albanese, rinforzata da una certa quantità di gruppi elettrogeni, quello di Valona poteva far affidamento soltanto su questi ultimi. Ogni shelter trasmissioni, ad esempio, ne aveva uno.

Con la progressiva diminuzione del flusso degli aiuti alimentari, il Centro di Valona pose fine alla sua attività di distribuzione di viveri, per rimanere in piedi come nucleo sanitario e come centro di supporto per le autocolonne in transito.

In viaggio per l'Albania

Gli autieri cominciarono così la loro attività di trasporto con lo stesso impegno dei loro coetanei di 50 anni prima. Ma stavolta c'era la coscienza di non operare per recare offesa a un altro popolo, per di più in casa sua, ma di essere lì solo a fornire aiuto.

Un'autocolonna standard era costituita da un VM 90 in testa con il sottufficiale comandante (le colonne erano sempre al comando di sottufficiali), seguito da una serie variabile di automezzi; chiudevano un'autoambulanza Ducato, un M 120 autosoccorso ed infine l'AR/76 Hard Top del «Leonessa» che assicurava il costante collegamento con il campo base. La sicurezza vicina veniva assicurata dalla scorta di poliziotti albanesi, unici autorizzati all'uso delle armi, che viaggiavano sempre a bordo dei mezzi, in cabina, insieme al conduttore.

Il costante collegamento radio con la sala operativa, che effettuava il monitoraggio, costituiva un'ulteriore sicurezza per l'autocolonna. Agli elicotteri, il compito del sorvolo, per il controllo delle stesse autocolonne dall'aria.

Tutto semplice, allora? Certo, lo sarebbe stato, se inquadrato in uno scenario operativo quale quello del nostro paese, ma in Albania... Da dove cominciare?

Parliamo delle strade. L'ampiezza estremamente ridotta, il fondo dissestato con pochi tratti in asfalto, la morfologia del terreno estremamente accidentata e impervia, mettevano a dura prova l'abilità dei conduttori e la resistenza delle parti meccaniche degli automezzi.

Anche i tratti in asfalto avevano i loro bravi inconvenienti. Non esistendo in Albania macchine livellatrici, il

La morfologia del territorio albanese, estremamente accidentato, rendeva non sempre possibile il rientro delle autocolonne al campo nello stesso giorno della partenza (foto «Acqui»).

fondo stradale si mostrava ovunque più o meno ondulato. L'asfalto veniva infatti steso direttamente sulla sede stradale, facendo anzi bollire il catrame sulla carreggiata stessa. Il successivo passaggio dei veicoli lo costipava in certi tratti più, in altri meno, sì che un viaggio in auto veniva a somigliare ad un giro sulle montagne russe.

L'Albania ha un territorio con una superficie di poco superiore a quello di una regione come la Sardegna. Con una viabilità appena sufficiente, anche senza disporre di autostrade, nessuna località sarebbe risultata tanto distante da non consentire l'intero viaggio di andata e ritorno nell'arco di un giorno. Con strade in tale stato, al contrario, le autocolonne cominciavano a partire alle 4 del mattino, le ultime rientravano alle 22. Molte, anzi, si vedevano costrette a pernottare nelle località di destinazione, in un ambiente senza alcuna capacità ricettiva, sia in fatto di alloggio che di ristorazione.

L'arrivo dell'inverno poi, con la neve e il ghiaccio, avrebbe finito con il moltiplicare le difficoltà.

Abituale era, poi, imbattersi in mandrie e greggi sulla sede stradale, che obbligavano a frequenti soste fino a che il pastore, adombrato quasi fosse vittima di una indebita ingerenza nel suo re-

Autocolonna lungo la strada Durazzo-Pogradec (foto A. Marandino).

CAPITOLO 3

gno, non si decideva a far sgombrare il bestiame.

Di queste soste approfittavano i laduncoli: un salto sul mezzo, giù un sacco e via, col prezioso bottino sulle spalle.

Questi piccoli furti, peraltro, erano all'ordine del minuto. Gli stessi addetti allo scaricamento e caricamento se ne tornavano la sera a casa più pesanti di almeno 30 chili rispetto al mattino, con le falde dei pantaloni, legati alla caviglia, rigonfie di grano. Preziosissime erano, allo scopo, le nostre comuni bottiglie di plastica: un piccolo foro nel sacco, il collo della bottiglia che vi veniva infilato, una scrollatina, ed ecco una bella provvista per la famiglia.

Altro notevole problema era quello delle infrastrutture, quasi sempre sottodimensionate rispetto alle esigenze: le più efficienti erano sempre quelle realizzate ai tempi del Duce.

(Questa tendenza degli Albanesi a conservare le tracce della nostra antica presenza si evidenziava un po' dovunque. A Durazzo, presso la sede del Centro Logistico, era perfino conservata una statua del «Balilla». Non era mai stata abbattuta, neppure con l'avvento del regime comunista e il suo ultraquarantennale dominio. L'unica accortezza che era stata usata alla statua era quella di avergli fatto abbassare il braccio, prima levato nel gesto del saluto).

Ogni più semplice operazione, con

Statua del «Balilla presso la sede del Centro Logistico «Carso» (foto G. Cherubini).

Magazzini di stato a Durazzo per l'immagazzinamento dell'olio (foto «Carso»).

strutture di questo genere, dava origine a problemi che costituivano continui banchi di prova per lo spirito di iniziativa del personale del Corpo, che veniva stimolato alla ricerca delle più disparate soluzioni di emergenza. Citeremo alcuni casi, nella miriade di esempi.

Per l'olio sfuso, venivano usate 20 autocisterne che aspiravano il liquido dalle navi e lo ripompavano, dopo il trasporto, nei serbatoi albanesi: lo stato e le dimensioni delle tubature di questi ultimi offrivano il destro allo sbizzarrirsi della fantasia: dalle saldature più sofisticate, al ricorso ai vecchi e sempre cari spago e fil di ferro.

Per l'immagazzinamento del grano, era stato scelto un capannone le cui pareti erano tenute strette da tiranti di acciaio che attraversavano il locale nel senso della larghezza, a così limitata altezza dal pavimento da impedire l'accesso degli Astra con il carico. Si durò una bella fatica per convincere l'incaricato albanese che, togliendo un tirante ogni quattro, si sarebbe consentito l'ingresso agli autocarri senza compromettere la stabilità del fabbricato.

Un problema non minore era rappresentato dalla stessa mentalità della gente albanese, frutto di una secolare dominazione turca, seguita da decenni di rigido regime comunista di modello cinese; usi a vivere alla giornata, gli Albanesi si sentivano del tutto disorientati al sentir parlare di pianificazione di un lavoro. Ecco perciò che, dove sapevi di trovare dieci operai, ne trovavi tre. Gli orari, poi, erano qualcosa di veramente aleatorio. Toccava, in ogni caso, al comandante della colonna farsi parte attiva per la ricerca di una soluzione.

Sul grano, poi, merita fare un discorso a parte. Inizialmente esso arrivava confezionato in sacchi, sì che si ritenne opportuno, per agevolare le operazioni di scarico, far pervenire nastri trasportatori dall'Italia. L'Albania, però, è un paese originale, o quantomeno diverso dal nostro, ed i problemi vanno visti ed esaminati con un'ottica del tutto differente. Il fatto che l'impiego di questi macchinari alleviasse lo sforzo fisico degli addetti allo scarico, comportava una riduzione della paga giornaliera che le autorità albanesi erano disposte ad elargire sì che, su pressione degli stessi manovali albanesi, si dovette rinunciare ai nastri trasportatori per tornare alla originaria e pura forza muscolare.

Successivamente, le autorità governative italiane e la CEE stessa ritennero più conveniente inviare grano sfuso, anziché in sacchi. Fu così necessario far pervenire macchine «soffianti» per il suo immagazzinamento. Vennero effettuate, altresì, modifiche ai cassoni degli Astra e degli «Astrini». Questi automezzi, dotati di cassone ribaltabile, erano i più idonei al trasporto delle granaglie sfuse. Tuttavia essi hanno una capacità di carico molto elevata e il basso peso specifico del grano faceva sì che, anche col cassone riempito fino all'orlo, rimanesse una capacità residua assai consistente. Vennero perciò effettuate modifiche agli stessi cassoni, con

Ad alcuni Astra vennero alzate le sponde con pareti di legno per aumentarne la capacità di trasporto del grano (foto «Carso»).

CAPITOLO 3

Spiaggia privata del defunto dittatore Henver Hoxa (foto G. Cherubini).

l'applicazione di pareti di legno che ne elevavano l'altezza delle sponde.

Non va sottaciuta una ulteriore, rilevante incombenza per i due centri logistici. Come un'automobile, ai fini del trasporto, non può utilizzare tutta l'energia prodotta dal motore, ma ne deve consumare una notevole percentuale solo per muovere se stessa, così un battaglione logistico è costretto a spendere una parte delle proprie potenzialità per la propria pura esistenza; e questo, in Albania, veniva aggravato dall'assoluta mancanza di risorse locali. Ogni attività, dalla più banale riparazione di un mezzo, al confezionamento di un panino, andava realizzata in proprio.

Un altro Corpo militare autore di una pregevolissima e meritoria attività in seno alla stessa missione è stato quello della Sanità, costituito da un nucleo di medici coadiuvati da crocerossine.

Vennero realizzati due poliambulatori, dove ogni specialista poteva assicurare visite a seconda della propria disciplina. Anche, e soprattutto, in questo settore, veniva scoperta la distanza (in tempo, non in spazio) che separava l'Albania dal resto del mondo.

Già dai servizi televisivi sugli sbarchi in Italia si erano intuite le precarie condizioni igienico sanitarie del paese. La realtà scoperta sul posto superava ogni immaginazione: unico farmaco disponibile, contro ogni malattia, l'aspirina. Venivano addirittura rinvenute malattie che da noi erano da tempo relegate nelle enciclopedie, come il carbonchio. La scabbia colpiva metà della popolazione.

Con encomiabile slancio e capacità professionale, medici, infermieri e crocerossine, insieme al personale medico albanese, si gettavano nella loro opera umanitaria.

In presenza di feriti gravi (per incidente, ad esempio), un elicottero, in poche decine di minuti, ricoverava l'infortunato presso qualche clinica pugliese.

Per quanto riguarda i rapporti dei nostri soldati con la popolazione, contrariamente a quanto si potrebbe ritenere, essi non furono mai eccessivamente frequenti o improntati a spirito di familiarità. D'altronde, le città non avevano nulla da offrire e ogni svago del tempo libero – quel poco che c'era, visto che si lavorava giorno e notte – era all'interno del campo. Ciò non impediva, tuttavia, l'organizzazione di spettacoli, con l'intervento di cantanti, attori, gruppi folkloristici albanesi.

Libere uscite isolate non erano consentite; vennero invece organizzate gite collettive.

A Valona c'era una cala incantevole dove saltuariamente gli ufficiali potevano recarsi in visita o, perché no, a godere un po' di quel mare di un pulito impossibile dalle nostre parti. Era stata la spiaggia privata e personale del defunto dittatore Henver Hoxa, con tanto di villa e barca. Quando egli vi si recava, i dintorni pullulavano di poliziotti a difesa della sua privacy.

Come non provare sgomento al confrontare il tenore di vita di questo signorotto dei tempi moderni con quello nel quale lasciava vivere il suo popolo? Ovunque i nostri conduttori si recassero, erano perseguitati dalla presenza ossessionante di bunker, case-

«Ovunque i nostri conduttori si recassero, erano perseguitati dalla presenza ossessionante di bunker, casematte...». Se ne contavano 700 mila su tutto il territorio (foto G. Cherubini).

matte, l'abnorme prodotto della mente obnubilata di una persona vissuta al di fuori del suo tempo. Ma, ripercorrendo i precedenti storici dell'Albania, ci sarebbe anche da chiedersi in quale misura l'Italia abbia contribuito, con le sue passate decisioni, a creare questa sorta di complesso di persecuzione in quest'uomo che si era accollato la responsabilità del futuro del suo popolo. Probabilmente scottato e deluso dal comportamento dei vicini più prossimi, il dittatore era andato a cercarsi un alleato nel posto più lontano al mondo, addirittura agli antipodi: la Cina. Tracce vistose di questa alleanza erano presenti ovunque. All'aeroporto di Tirana si vedevano spesso dei vecchi Mig cinesi, trainati da sgangherati autocarri. Nessuno riuscì mai a vederne uno levarsi in volo e c'era da chiedersi se avessero mai volato, dal loro arrivo in Albania.

I soli contatti con la popolazione erano quelli derivanti dall'attività svolta; quanto bastò, tuttavia, a un sottufficiale, per conoscere e sposare una ragazza albanese.

Assistenza al Contingente

È stata fin qui esaminata e illustrata l'attività esercitata dal contingente «Pellicano» nei confronti della popolazione albanese. Ma... chi forniva assistenza allo stesso contingente? Come avvenuto, prima e dopo, per ogni corpo di spedizione inviato in missioni oltre confine, anche il «Pellicano» doveva essere alimentato e supportato in tutte le sue necessità, per assolvere alla propria missione. Tuttavia, a differenza di altri, il «Pellicano» non era articolato su una sola grossa unità e non poteva perciò essere alimentato da quella aliquota della stessa unità rimasta in Patria. Fu necessario perciò devolvere ad un unico reparto l'incarico di fornire assistenza logistica al contingente, a prescindere dalla dipendenza organica del personale via via impegnato; e questo incarico venne affidato al 5° *Battaglione Logistico di Manovra «Euganeo»*, di stanza a Treviso, caserma «Salsa», comandato, nel primo anno, dal tenente colonnello Enzo Capocaccia, successivamente – dal 28 settembre 1992 – dal pari grado Nazzareno Angelucci.

All'inizio delle operazioni esso aveva concorso, fornendo una consistente aliquota di 9 ufficiali, 10 sottufficiali, 64 militari di truppa e 100 automezzi, alla costituzione del Centro Logistico «Carso» di Durazzo. In seguito, per oltre due anni e fino al termine della missione, il 5° si accollò l'onere di approvvigionare ed inviare in Albania tutto ciò di cui il contingente abbisognava.

Al Battaglione facevano capo le richieste non solo relative al materiale automobilistico, ma anche a quello di Artiglieria, Genio, Trasmissioni, Commissariato, Sanità, ALE, che esso si faceva carico di prelevare presso tutti i rispettivi centri di rifornimento del nord Italia. Questo materiale affluiva presso la caserma «Salsa» di Treviso, che fungeva da centro di raccolta. Qui esso veniva assunto in carico, dopodiché si passava al condizionamento dei carichi in frigo-freezers se si trattava di viveri deperibili, oppure direttamente sugli ACM e ACP, nel caso di colli contenenti materiale di altro genere.

CAPITOLO 3

Automezzi del Battaglione Logistico «Euganeo», destinati a fornire assistenza a «Pellicano», sulle banchine di Porto Marghera (foto «Euganeo»).

Da Treviso partivano le autocolonne dirette a Trieste. Nei primi tempi se ne svolgevano anche tre ogni settimana, di 10-15 automezzi ciascuna. In seguito, con l'assestarsi della situazione, il numero si ridusse ad una sola la settimana. Le colonne, giunte in zona, sostavano una notte presso la caserma Brunner, di Villa Opicina, sede del "Piemonte Cavalleria", per essere poi imbarcate (automezzi e materiali) l'indomani dal porto di Trieste.

In Albania stazionava perennemente un ufficiale del Battaglione, con l'incarico di accogliere gli automezzi all'arrivo e di far trovare pronti quelli che invece dovevano essere rimpatriati per riparazione o per termine missione.

Al ritorno della nave, gli automezzi inefficienti venivano scaricati per mezzo di gru nello stesso porto di Trieste, per essere avviati alla riparazione presso ditte civili convenzionate della zona. Questi mezzi, una volta riparati, costituivano «riserva tecnica» per eventuali successivi impieghi. Sul Battaglione gravava quindi anche il compito della loro gestione, con l'effettuazione di manutenzioni ordinarie, controlli di affidabilità, ecc.

Presso la caserma «Salsa» veniva fatto affluire non solo il materiale necessario al contingente ma anche quello raccolto, e destinato alla popolazione albanese, da parte di enti pubblici e associazioni umanitarie, la Caritas in particolare. Anche questo veniva trasferito a Trieste a cura del Battaglione, per poi entrare nel circuito del materiale che il contingente «Pellicano» consegnava al governo albanese.

Rientrava nei compiti del Battaglione anche quello di provvedere alla riparazione di attrezzature e strumenti mai prima immaginati, quali ferri da stiro, fornelli, video a colori, pelapatate, affettatrici, friggitrici, ecc., per la riparazione dei quali fu necessario stipulare contratti con ditte specializzate.

Perfino il «benessere» del contingente era affidato alle cure del Battaglione, che doveva approvvigionare ed inviare in Albania attrezzature di svago per le sale convegno.

Il calcolo effettuato a consuntivo della missione, protrattasi dal 22 settembre 1991 fino al gennaio 1994, parla di oltre 12.000 automezzi movimentati, che avevano percorso circa 2,2 milioni di chilometri, incorrendo in un solo incidente di lieve entità (il tutto, ovviamente, riferito ai viaggi Treviso-Trieste). Le attività di mantenimento parlano di circa 15 mila interventi effettuati, per un totale di 120 mila ore lavorative.

Per l'attività svolta a favore di «Pellicano», il 5° Battaglione Logistico di Manovra «Euganeo» venne insignito della Croce di Guerra al merito dell'Esercito con la seguente motivazione.

«Battaglione Logistico di Manovra, incaricato del sostegno ai centri logistici «Carso» ed «Acqui», costituiti nell'ambito dell'operazione «Pellicano» per la distribuzione degli aiuti umanitari a favore della popolazione albanese assolveva al compito con abnegazione ed elevata efficienza, contribuendo in maniera determinante alla piena riuscita dell'operazione medesima. Chiaro esempio di disinteressato spirito di sacrificio, capacità organizzative e professionalità».

Gli automezzi del Battaglione Logistico «Euganeo», effettuato il trasferimento per via ordinaria fino a Trieste, vengono imbarcati presso il porto di questa città (foto «Euganeo»).

Sviluppi e conclusione

Lo sviluppo dell'operazione «Pellicano» non seguì un programma ben definito e pianificato, ma dovette adattarsi alle varie situazioni, con modifica delle attività a seconda dell'influenza delle variabili (decisioni del Ministero degli Esteri italiano, disponibilità delle autorità albanesi, tipologia di derrate, ecc.), adeguandosi di volta in volta alle nuove esigenze.

Dopo una prima fase durata circa nove mesi, nella quale tutto l'onere della missione gravò su «Pellicano», nell'estate del 1992 si affiancava ad esso l'operazione «Aquila»: con essa, l'autoparco dell'esercito albanese si affiancava a quello italiano, per condurre insieme l'attività di trasporto. Insieme ad «Aquila» si affacciava una nuova realtà, quella costituita dall'imprenditoria privata albanese nel settore dei trasporti; sintomo estremamente positivo, dopo decenni di pianificazione statale che aveva portato al soffocamento di ogni iniziativa privata, con morte della stessa economia albanese.

L'affiancamento nel settore dei trasporti si protraeva fino al mese di giugno 1993, quando cessava l'attività degli Italiani, per essere assunta in toto dagli Albanesi. «Pellicano» continuava a funzionare solo per l'assistenza sanitaria, con équipes mediche che operavano nelle strutture di Durazzo e Valona.

Lentamente, ma gradualmente, ci si avviava alla conclusione della missione. Il 26 novembre 1993 giungeva a Durazzo la nave anfibia «San Giorgio» destinata a riportare in patria gli ultimi superstiti del contingente.

Il 3 dicembre 1993, venerdì, si svolgeva l'ultimo ammainabandiera presso la base di Italfor, seguito da una piccola cerimonia ufficiale di termine operazione presso il palazzetto dello sport di Tirana, alla presenza del Primo Ministro e di altre autorità albanesi.

Le cifre ufficiali, riportate da riviste specializzate, a consuntivo della missione, per quanto concerne il Corpo Automobilistico, parlano di 10.502.702 chilometri percorsi, con il trasporto di 352.634 tonnellate di materiale.

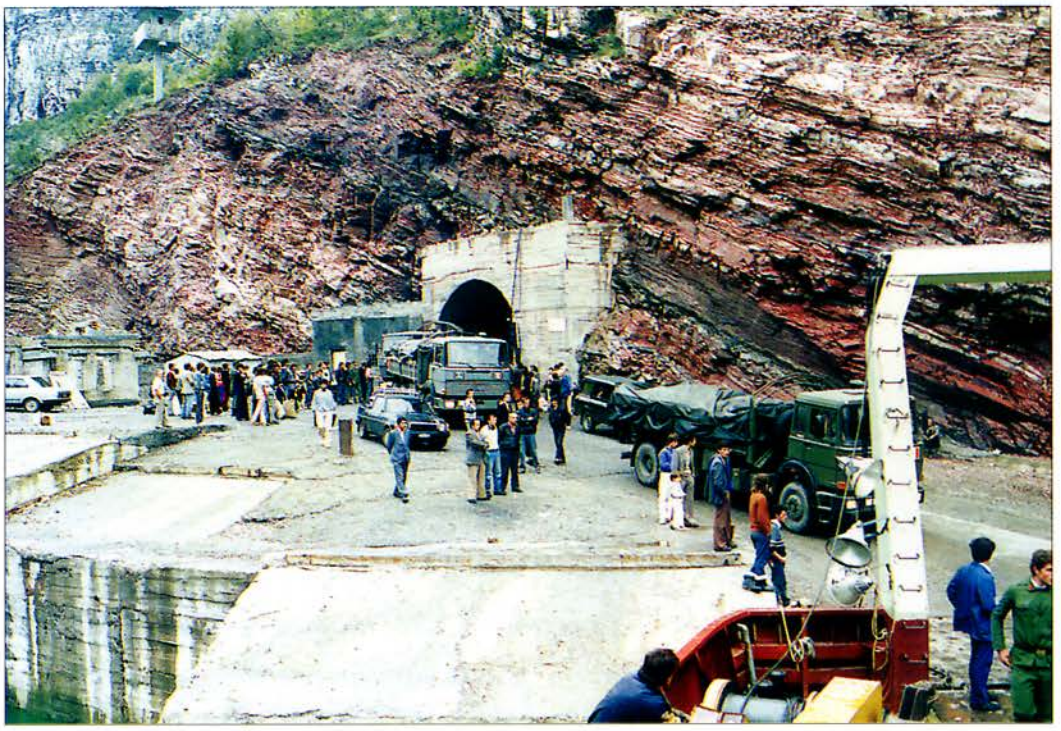
I numeri, in verità, sono alquanto fuorvianti, dal momento che vengono riferiti al complesso dei due anni di vita di «Pellicano». Assumono il giusto risalto, se si tiene conto del fatto che, sul totale delle percorrenze, 10 milioni di chilometri vennero percorsi nel solo primo anno, quando tutta l'attività di trasporto gravava su «Pellicano».

Quali riflessioni trarre, dall'esperienza albanese?

Forse, senza l'intervento italiano, si sarebbe avuta in Albania una nuova Jugoslavia. La fame avrebbe spinto la popolazione verso ulteriori massicci tentativi di fuga, con innesco di una catena di ribellioni e repressioni. Forse il passaggio dal comunismo alla democrazia non sarebbe stato così indolore. C'è stata anche, forse impercettibile, una certa ripresa economica, avvertibile nella progettata riforma agraria, con la distribuzione delle terre ai contadini.

Un solo rammarico, traducibile in una speranza e in una proposta. Essa scaturisce da una considerazione: l'Albania è in possesso di grandi ricchezze

CAPITOLO 3



Gli automezzi del contingente si apprestano a salire sul traghetto per l'attraversamento del fiume Drin (foto A. Marandino).

delle quali l'Italia ha bisogno; il sottosuolo cela petrolio, cobalto, cromo...; il territorio è percorso da grandi fiumi ricchi di acque, che potrebbero fornire grandi quantità di energia pulita che non sarebbe difficile, con un elettrodotto, trasferire in Puglia e immettere nella nostra rete, con intuibile vantaggio per la nostra bilancia dei pagamenti e per il disinquinamento; le coste presentano angoli incantevoli, un sogno per tanti imprenditori turistici. A sua volta l'Albania ha bisogno di tutto: case per i suoi abitanti, che le nostre imprese potrebbero costruire; macchinari per l'agricoltura che le nostre industrie potrebbero fornire; opere di irrigazione che i nostri tecnici potrebbero realizzare. Perché tutto ciò non si verifica? Si aspetta forse che qualche altra nazione, più sagace della nostra, colga l'occasione e si sostituisca a noi nella realizzazione di tanti progetti così reciprocamente vantaggiosi? Una domanda da rivolgere al mondo politico e imprenditoriale italiano, se mai esiste una risposta.

ASCOLTANDO CHI C'ERA

Tra le possibili testimonianze della missione «Pellicano», scegliamo quella di un sergente, Michele DI FONZO, abruzzese, proprio per il suo grado, che implica al tempo stesse mansioni di responsabilità e di comando, ma anche una presenza diretta e fattiva nell'azione. Così egli riferisce la sua esperienza.

«È mezzogiorno del 20 settembre 1991 quando la prua del traghetto "Golfo del Sole", partito il giorno prima da Ancona, tocca il molo del porto di Valona. C'è gente, ad attenderci. Molte le divise. Alcune sono familiari: sono sottufficiali italiani, giunti da Durazzo, la nostra avanguardia che ci aveva preceduto di un paio di settimane. Dietro di essi, un cordone di militari albanesi, armati, a formare un cerchio per impedire alla folla, che preme alle loro spalle, di avvicinarci. Si sale sugli automezzi già pronti e via, diretti al campo che una compagnia del Genio, anch'essa lì da alcune settimane, aveva approntato per il nostro arrivo. Gran vociare per le strade: grida di "Evviva! Italia! Italia!" Ci sentiamo avvolti, per un attimo, negli stessi panni di quegli Americani che, 46 anni prima, erano sbarcati nel nostro Paese.

Sentiamo, in quelle voci esultanti, le stesse voci degli Italiani che acclamano gli Statunitensi in qualche vecchio film.

Siamo ormai al campo; è quasi un'immaginaria porta che ci si chiude alle spalle: il primo contatto con la gente albanese è stato meno di un flash.

Passano i primi tre giorni, tutti utilizzati per la nostra sistemazione. Il campo è costituito da una serie di capannoni. Tutto sa di rustico, spartano, essenziale.

Al quarto giorno, la prima libera uscita, in borghese. Eccoli, finalmente da vicino, gli Albanesi! Frotte di ragazzini ci si fanno incontro, ci circondano: "Come ti chiami? Da dove vieni?" Qualche giovane ci invita, ci offre da bere in uno di quei locali da loro chiamati "bufè". Sarebbe l'omologo del nostro bar, se non fosse per il fatto che lì non c'è praticamente nulla.

Ci offrono una bevanda molto alcolica, una sorta di tequila. Sarà perché non vi siamo abituati, ma non la troviamo di nostro gradimento.

Sta per svolgersi, di lì a poco, una partita di calcio della squadra locale e veniamo invitati ad assistere. Anche al campo la festa continua: applausi per gli Italiani. Tutti ci sono attorno e qualcuno tenta di fare il furbo. Allettato dal rigonfiamento della tasca posteriore dei pantaloni di uno dei nostri, un ragazzino tenta di sfilare il portafoglio. Evidentemente manca di quella destrezza che caratterizza alcuni abituali frequentatori dei nostri mezzi pubblici: la vittima blocca con la mano la maldestra manovra; un'occhiataccia basta ad allontanare l'aspirante borsaiolo.

Uno dei soldati si rende protagonista di un gesto incauto quanto nefando: regala 200 lire ad un bambino. Non l'avesse mai fatto! il beneficiato non sta più nella pelle e spicca salti di gioia; si sente al settimo cielo; ma nessuno degli altri vuol restare... a terra: una selva di mani si protende, tutti aspirano allo stesso regalo. Meglio tornarsene prudentemente al campo.

Nei giorni successivi il comandante del battaglione impartirà ordini di una certa severità: mai uscire da soli, ma sempre in gruppo e guidati da un sottufficiale. Alla sera, poi, rientrare con una certa sollecitudine; non per diffidenza verso l'affetto degli Albanesi, certo; però la sera gira gente poco raccomandabile: giovani in preda all'alcool che si scatenano in risse, pericolosi per i loro stessi connazionali.

La vera missione prende avvio al quinto giorno dal nostro arrivo. Nostro compito: prelevare dalle navi in arrivo, e immagazzinare in alcuni capannoni già predesignati, diverse decine di migliaia di tonnellate di olio alimentare.

A bordo di 3 VM 90 partiamo in ricognizione, per prendere conoscenza con l'itinerario e riconoscere i capannoni. Prima tappa: Fier, a 34 chilometri da Valona. Il fondo stradale è asfaltato, ma squarciato da buche così ampie e profonde che, dalle nostre parti, farebbero dichiarare inagibile qualsiasi strada; per gli Albanesi è quanto c'è di meglio, quasi un'autostrada. Lungo l'itinerario, è tutto un susseguirsi di "W l'Italia!"

Il capannone destinato a deposito è deprimente: una sorta di hangar con tetto a semicilindro, fatiscente, probabilmente costruito dagli stessi Italiani al tempo del Fascio.

Si va avanti: ecco Lusnje. Qui il capannone si presenta in condizioni più confortanti, anche perché più pulito; ma i vetri sono tutti rotti. D'altra parte, non esiste un solo vetro sano in tutta l'Albania; tutti in frantumi, quelli delle case, delle fabbriche, dei magazzini, degli automezzi...

Avanti ancora, e siamo a Permet. Tutto, qui, parla militare, in modo ossessivo, attraverso i monumenti fatti erigere dal defunto dittatore Henver Hoxa.

La ricognizione prosegue per Tepelene, una cittadina dove incredibilmente tutti parlano italiano, appreso dalla TV.

Dopo Girocaster, il lungo giro, che dal mare ci aveva portato all'interno del paese, ritorna sulla costa, a Sarande, da noi

Scarico di automezzi del Battaglione Logistico «Acqui» presso un magazzino di stato (foto «Acqui»).

CAPITOLO 3

subito ribattezzata "la Viareggio albanese". È prossima al confine con la Grecia. Veramente deliziosa, con i suoi viali di palme, bar, tabaccherie, alberghi. Davanti, sul mare, si scorge Corfù.

Il ritorno a Valona si svolge lungo la litoranea. Un incubo, un terribile e angoscioso incubo. La stradina, dal pessimo fondo a ghiaietto, comincia a inerpicarsi. Si va su, sempre più su, mille metri di quota; ancora più su, forse duemila, forse oltre. La strettissima carreggiata incombe su orribili strapiombi dal fondo dei quali, lontanissimo, ci raggiunge lo sfavillio del mare. Tra le ruote dei nostri mezzi e l'abisso, neppure la più piccola protezione. Si fa buio; il mare è sempre più giù, in basso, lontanissimo e, stupendo, ci rimanda i raggi della luna. Quando siamo sul punto più alto, entriamo in un banco di nuvole. I fari dei nostri automezzi non riescono a perforare per più di un metro quel muro di ovatta che ci si è parato davanti. Su ogni automezzo, tre coppie di occhi, spalancati fino a farsi male, scrutano senza la minima distrazione. Dietro ogni curva può celarsi il baratro che ci porterebbe a una morte orribile, dopo un interminabile volo di duemila metri.

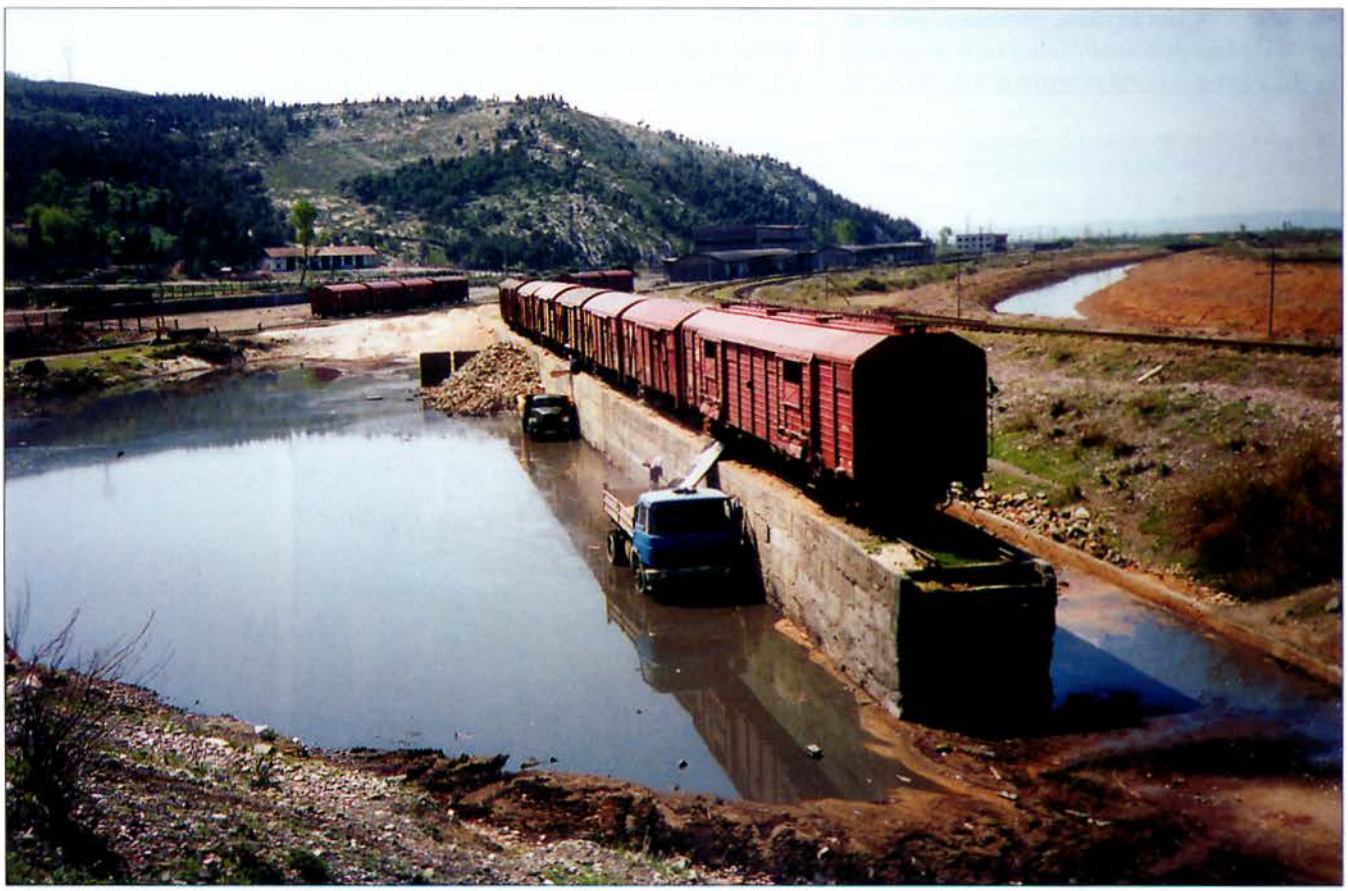
Sono le 3 di notte quando, spossati, distrutti, varchiamo l'ingresso del campo, a Valona, al termine di un viaggio iniziato alle 6 del mattino precedente.

È già ottobre, eppure fa un caldo incredibile. Le navi cariche di olio non sono ancora arrivate e noi troviamo anche il tempo di trascorrere qualche ora al mare. Una spiaggia da sogno, incontaminata, deserta, mai immaginabile in Italia: nel nostro paese sarebbe la fortuna di qualsiasi operatore turistico.

Altri quattro giorni ed ecco la prima nave.

Ogni mattina, alle 7 e 15, con 20 autocisterne, siamo al porto. Uno alla volta, gli automezzi passano su una grande bascula, dove vengono pesati vuoti poi, riempiti, tornano a pesarsi e vanno a incolonnarsi. Con autocolonne divise per nuclei di 6—7 automezzi ciascuno, si parte per il deposito di Fier. Ogni giorno, 3 cicli-viaggio; sono, cioè, 60 autocisterne che ogni giorno scaricano presso lo stesso deposito, per sei giorni alla settimana e per tre settimane di seguito. Difficoltà tecniche si frappongono a ogni minuto. Occorre realizzare un allaccio tra le tubature degli automezzi e quelle delle piccole motopompe, fatte di spezzoni di tubo e di raccordi tenuti insieme con spago e fil di ferro. La disparità di portata è enorme. Anche escludendo il "Turbo Star" (la pompa della cisterna) la sola pressione dell'olio che scende per caduta fa sì che dai raccordi dei tubi si crei una fantasmagoria di cascate, schizzi, zampilli, che rischiano di far perdere una gran quantità di liquido.

Con le nostre, effettuano il trasporto anche alcune autocisterne albanesi, con cri-



Scarico del grano da vagoni ferroviari su camion albanese (foto R. Signorini).

teri ispirati alla massima allegria: oggi un carico di olio d'oliva, domani di benzina, dopodomani di acqua potabile...

All'imbottigliamento provvedono le donne albanesi. Tutto è eseguito a mano: una passata di semplice acqua, senza detersivo, una strusciata all'interno con una sorta di scovolino, riempimento, una tappata alla buona, e la bottiglia è pronta per la distribuzione.

Man mano che il livello dei depositi scende, facciamo la spola per riempirli. Nulla va sprecato e si può comprendere questo senso dell'economia della gente albanese, anche in contrasto con i più elementari principi di igiene. Un giorno, durante un'operazione di caricamento di un'autocisterna, un fiotto d'olio trabocca dal portellone superiore. Rapido, accorre un operaio con un secchio, raccoglie da terra con le mani olio, polvere, e sporcizie varie e reintroduce il tutto nella cisterna.

Il generale comandante del contingente ha impartito ordini severi, affinché vengano evitati contatti, soprattutto di affari, con la popolazione, ordini difficili da rispettare alla lettera, specie se si intende conservare, nei nostri confronti, quel clima di calore che la gente ha spontaneamente instaurato. Vengono, ogni tanto, a venderci oggettini di artigianato di loro produzione. Vengono, specie in occasione di avvicendamento di personale, per cambiare i loro "leke" con le nostre lire.

Una merce particolarmente appetita sono le nostre bottiglie di plastica, proprio quelle che da noi producono tanto inquinamento.

Siamo continuamente assediati, soprattutto da bambini, che non si stancano mai: chiedono, chiedono, chiedono, con una insistenza a volte asfissiante. Chiedono soprattutto biscotti, quei nostri biscotti militari da noi non sempre apprezzati.

Una sera siamo all'ufficio postale di Valona a tentare di telefonare in Italia. All'improvviso, si odono colpi di fucile dalle parti del porto. Accorriamo, incuriositi e preoccupati. "No problema! no problema!", ci rassicura un poliziotto in nostra compagnia. Giungiamo al porto, tutto recintato di concertina e circondato da soldati. C'è una nave che, finito di scaricare, è in procinto di salpare e alcuni civili albanesi stanno cercando di assaltarla per imbarcarsi e raggiungere, con essa, l'Italia. I soldati hanno già sparato in aria i primi colpi, come prescrive il loro regolamento; la scarica successiva verrebbe rivolta direttamente addosso ai fuggiaschi. In effetti... no problema! non è un problema infatti, per un poliziotto albanese o per un soldato nell'esercizio delle sue funzioni, tirare addosso a qualcuno: nessuno aprirà mai un'inchiesta.

I controlli per l'accesso al porto sono molto rigidi; noi possiamo accedere solo grazie a un "passi" ben esposto sul petto, firmato dall'ambasciatore italiano e da un

Brulichio di albanesi, specie bambini, attorno ad una discarica. Particolarmente appetite sono le banali bottiglie di plastica (foto A. Marandino).

CAPITOLO 3

Chi ha una bestia da macellare la uccide dove capita, per lo più in mezzo alla strada (foto A. Marandino).

funzionario albanese. Senza il passi, nessuno accederebbe, nemmeno gli stessi poliziotti albanesi.

I soldati sono ligi al dovere. I loro turni di guardia sono molto pesanti e durano 8 ore consecutive. Nessun contatto è però consentito tra essi e i nostri militari. Solo gli ufficiali godono di una certa elasticità di comportamento e spesso si intrattengono a parlare con noi. La loro domanda preferita è "quanto prendi?" Seguono, inevitabili, le loro espressioni di invidiosa meraviglia. Per qualche momento facciamo la figura dei nababbi, fino a quando, cioè, avremo loro spiegato che, se in Italia si percepisce molto più che in Albania, la vita è anche notevolmente più cara e che perciò i nostri stipendi non ci consentono gli sfracelli che essi immaginano.

Un giorno, presso il porto di Durazzo, mi trovo a sostenere una conversazione sull'argomento con un commercialista albanese il quale, avendo realizzato un gruzzolo di ben 18 mila leke, mi esterna il suo progetto di venire a trascorrere una lunga vacanza in Italia.

"Ma a quanto corrispondono, in dollari, i tuoi 18 mila leke?" gli domando.

"A 1200 dollari" mi risponde quello, certamente convinto di suscitare la mia ammirazione.

"Beh, fai conto allora che la tua vacanza in Italia possa durare una settimana".

Osservo la faccia allibita del mio interlocutore: gli ho appena ucciso il più bel sogno della sua vita!

La mia permanenza a Valona dura un mese esatto. Il 20 ottobre vengo richiesto a Durazzo, porto più grande di quello di Valona e meglio attrezzato. Niente olio d'oliva, questa volta. Qui arrivano navi cariche di grano, fagioli, zucchero, ecc., mai carne. Anzi, se c'è una cosa di cui l'Albania non ha bisogno è proprio la carne. Di animali ce n'è in abbondanza, ma è tutto da osservare il modo di macellazione e di vendita: niente mattatoi, niente negozi. Chi ha una bestia da macellare, la uccide dove capita, per lo più in mezzo alla strada. Sul posto la scuoia, la taglia a pezzi (direttamente in terra, tra la polvere), e la vende. Pensate che si faccia distinzione, come da noi, tra fettina, girello, filetto, bistecca, ecc.? macché! è carne e basta, e si vende a peso, senza stare a guardare da quale parte della bestia viene tagliata. E per la confezione? niente carta, niente sacchetti. L'acquirente abbranca il suo pezzo di carne e, stringendoselo al petto, se lo porta a casa, incurante delle inevitabili conseguenze sul proprio abbigliamento.

A Durazzo, io sono addetto al trasporto di grano, che viene effettuato mediante Astra, autocarri ribaltabili del Genio. Apposite gru pescano dalle stive delle navi e riempiono dei silos, dai quali il carico passa sugli autocarri per essere distribuito tra i vari magazzini dell'Albania.

Un giorno la località da raggiungere è tanto distante che non riusciamo ad effettuare il viaggio di ritorno nello stesso giorno. Siamo a Burell: decidiamo di pernottare sul posto, in albergo. Entriamo. Un odore nauseabondo di orina, e sputacchi dap-

pertutto, sul pavimentto di mattoni sconnessi. Occupiamo le nostre camere dove lasciamo i sacchi a pelo (siamo stati fortemente sconsigliati dal dormire nei letti, per via delle colonie di zecche).

Scendiamo al ristorante, dove continua a perseguitarci il repellente tanfo di orina. Il poliziotto accompagnatore ci consiglia il piatto tipico albanese. Il ristoratore apparecchia: una tovaglia di cui non si riconosce più il colore originario, tanto è impadellata; posate incrostate di unto, tanto che ci vediamo costretti a tirare fuori le nostre, di plastica; una bottiglia d'acqua sul cui collo corre un rilevante cerchio nero di sporco, sì che decidiamo di servirci di quella trasportata sugli automezzi.

Arriva la specialità albanese. In un piatto dalle dimensioni di un nostro piatto da minestra, c'è un po' di riso, un pezzetto di carne, due pezzetti di peperoni, due o tre fettine di pomodoro e altrettante di cipolla. In un attimo, tutto sparisce nei nostri stomaci affamati. Restiamo qualche istante in attesa che, dopo quello che noi avevamo ritenuto un antipasto, giungesse tutto il resto; ma il poliziotto accompagnatore si alza.

"Dove vai? e il pranzo?"

"Quale pranzo? questo, è il pranzo!"

Già, per gli Albanesi, quello è antipasto, primo, secondo, contorno, frutta e dessert. Insistiamo per rimanere seduti, per farci portare almeno un'altra porzione della stessa pietanza, pagandola s'intende. Nulla da fare: per legge spetta una porzione a testa; quella, e basta. Forse mai come in questo momento comprendiamo quanto profonda sia la povertà di questo popolo, e quanto abbia bisogno del nostro aiuto. Scopriremo poi che quello non è solo il "piatto tipico" albanese, ma anche l'"unico" piatto albanese.

Un giorno, mentre me ne sto in disparte in un capannone, in attesa che venga ultimato lo scarico del grano, vedo correre verso di me, urlando in albanese, un giovane. Accorro. È avvenuta una disgrazia. Un vecchio operaio, padre del giovane, mentre era intento a scaricare, ritto sul cassone inclinato dell'Astra, era scivolato giù, e aveva battuto con violenza il mento sulla sponda. Una ferita orribile. Accorre l'ufficiale medico il quale si avvede subito di come, oltre al grosso squarcio sul viso, ci sia anche una brutta frattura alla mandibola. Il vecchio mostra una resistenza eroica. Le lacrime colano dai suoi occhi, ma silenziose; non un lamento esce dalle sue labbra. Il medico gli applica alcuni punti di sutura e lo invia immediatamente, con l'ambulanza, all'ospedale di Durazzo.

Le ambulanze italiane ci seguono quasi sempre, nei nostri viaggi. Quando non sono disponibili, c'è sempre con noi almeno un ASA (Aiutante di Sanità) con la valigetta del pronto soccorso.

C'è una cosa che sconcerta sopra ogni cosa, girando l'Albania: il vedere quanto

Scarico di merci a Durazzo e caricamento su ACP/80 (foto G. Cherubini).

CAPITOLO 3

gli Albanesi potrebbero essere ricchi e quanto immensa sia invece la loro miseria. Hanno risorse di gran lunga superiori alle nostre, potrebbero stare meglio di noi e siamo noi invece a portare loro aiuto.

L'Albania è ricchissima di acque: sorgenti ovunque, grandi fiumi che fornirebbero tanta elettricità, se qualcuno vi costruisse delle centrali idroelettriche, o che darebbero un'agricoltura floridissima, con l'irrigazione.

Non manca il petrolio. Un giorno attraversiamo una landa vastissima; c'è attorno un odore che stordisce, tanto che siamo costretti ad accelerare per portarci fuori da quell'aria irrespirabile; attorno, una selva di pozzi di petrolio, tutti inattivi.

Hanno un mare d'una bellezza che incanta; se si organizzassero, correrebbero milioni di turisti. Invece la povertà li divora. La colpa, dicono, è di un regime che li ha tenuti esclusi dal resto del mondo per quasi mezzo secolo. Oggi tutti, specie i giovani, vorrebbero fuggire, venire in Italia. Nessuno pensa che, dandosi da fare, potrebbe avere lì, in casa, ciò che cerca fuori".

Il tenente Mario PIRODDA e il maresciallo maggiore Luigi RUGGIERO, effettivi al Battaglione Logistico "Acqui", gli stessi che ci hanno riferito le vicissitudini del loro reparto nel corso dell'intervento in Irpinia, ci accompagnano, con i loro ricordi personali, a ripercorrere le avventure del Battaglione in Albania e a scoprire ancora tanti aspetti di un paese a noi così vicino nello spazio e per alcuni aspetti invece così misterioso.

Comandante dell'epoca era il tenente colonnello Umberto Dolatti, cui sarebbe subentrato, a due mesi dall'avvio della missione, il pari grado Luciano d'Andrea.

"Già nel mese di agosto 1991 – narrano i due testimoni – *venne prospettata come imminente una partenza, tanto che qualcuno non riuscì neppure a completare le ferie e dovette rientrare in fretta e furia. Sapevamo che si doveva partire, ma nessuno sapeva per quale destinazione. Si parlava, genericamente, di un paese straniero. Quando poi il suo nome venne definito, l'Albania, restavano ancora vaghi e oscuri i compiti, sui quali si notava un certo disaccordo in seno ai vertici politici e militari.*

Il 20 settembre, finalmente, ci imbarcammo al porto di Ancona e il giorno dopo eravamo in vista delle coste albanesi. A diverse miglia dalla costa stessa, un'imbarcazione della polizia accostò alla nostra nave per il rituale controllo.

In lontananza, si intravvedevano la linea di costa, la città, il porto e, allineate a destra e a sinistra di quello, tante piccole costruzioni che, viste da quella distanza e soprattutto con il nostro abito mentale, vennero subito scambiate per bungalows di villaggi turistici.

"Non devono poi star così male, gli Albanesi!" fu il nostro primo pensiero, mentre un'ombra di dubbio cominciava ad affacciarsi nella nostra mente sull'effettiva necessità del nostro intervento.

Man mano però che il traghetto si avvicinava, quelle costruzioni venivano a rivelare la loro vera identità e ad assumere tutto il loro sinistro significato: bunker! centinaia di bunker! Avremmo poi saputo che in tutto il paese ce n'erano settecentomila. Paz-

Pozzo di petrolio di produzione cinese (foto «Acqui»).

Automezzi del Battaglione Logistico «Acqui» scaricano derrate alimentari dal porto di Valona (foto «Acqui»).

zesco! a qual punto di rovina può giungere un paese per la paranoia di un individuo, quando approdano nelle sue mani le leve del potere! Questi Albanesi avevano trascorso 50 anni ad approntare ciclopiche e impenetrabili opere di difesa contro ipotetici attacchi. Ma da parte di chi, visto che nessuna nazione al mondo se li "filava" più? E quale avrebbe potuto essere l'economia e il benessere dell'Albania, se quelle seicentomila casematte fossero state veramente villini turistici che avrebbero portato al paese fiumi di denaro?

Più la nave si avvicinava al porto, più si rivelavano i segni di una nazione in balia del più completo abbandono.

Già il porto stesso appariva inadeguato, per il suo fondale troppo basso, perfino all'attracco della nostra nave, che non era certo la "Ruffaello". Le banchine: sgretola-

Arrivo degli automezzi dell'«Acqui» al porto di Valona (foto «Acqui»).

te e fatiscenti e di dimensioni tali che i nostri 170 e 190 avrebbero trovato lo spazio appena appena sufficiente per manovrare; nel bacino interno se ne stavano affastellati natanti in uno stato tale da far pensare più a un cimitero di imbarcazioni che a qualcosa di vivo e ancora operante. Una gigantesca gru verniciata di sola ruggine incombeva, immobilizzata da chissà quanto tempo, simile allo scheletro di un mostro antidiluviano, sopra le strutture del porto. Attorno, colline di carbone sulle quali non appariva il segno di una badilata inferta negli ultimi dieci anni, appesantivano il paesaggio con il loro grigiore.

Panoramica dell'interno del Centro Logistico «Acqui» a Valona (foto G. Cherubini).

Ci sentivamo come immersi in uno di quei paesaggi spettrali da film che mostrano lo stato di una città decine di anni dopo che una catastrofe nucleare ha cancellato in essa ogni forma di vita. Di fronte a questa Albania sembrava di trovarsi come davanti a certe vecchie case prive di manutenzione per l'abbandono dei loro inquilini, con i tetti sfondati e i muri sgretolati da rampicanti selvatici. Eppure quegli abitanti erano lì, e gremivano il porto.

Eravamo ancora a un centinaio di metri dalla riva, quando alcuni spari e raffiche di mitra ci fecero sussultare. "Che succede?". Nulla di eccezionale: alcuni albanesi si erano gettati in acqua per raggiungere la nostra nave e la polizia e l'esercito stavano sparando per farli tornare a terra. In Albania, gli agenti e i soldati sparano per niente, anche solo per sollecitare un compagno che tarda a dare il cambio nel turno di sentinella; un proiettile non ha maggior rilevanza di quanto avrebbe da noi un colpo di clacson nel traffico.

Dal porto ci avviammo verso il nostro accantonamento, fiancheggiati da due ali di folla lungo tutto il tragitto. Alcuni alzavano una mano con l'indice e il medio disposte a "V", altri protendevano il braccio nel saluto fascista; qualcuno chiedeva notizie del Duce (sic!). Molti recavano sotto braccio un cocomero che scoprimmo poi essere, mangiato col pane, uno degli alimenti più comuni; cocomeri di modeste dimensioni, quali si potevano vedere da noi nel dopoguerra, quando la chimica non aveva prodotto i concimi di oggi.

L'accantonamento era costituito da alcuni capannoni (ex magazzino governativo) ai quali un plotone del genio, sul posto da una settimana, aveva apportato alcuni restauri per renderli abitabili. Lo chiamammo "la Pantanella", per analogia con il vecchio ex pastificio di Roma nel quale avevano trovato rifugio centinaia di extracomunitari e che era stato teatro di una disgrazia. Lì ci sistemammo con brandine e sacchi a pelo, condividendo l'alloggio con delle colonie di ratti lunghi così.

Sgomberammo e risanammo, per quanto possibile, anche alcuni locali, muniti di bagni alla turca, destinati ad accogliere alcune crocerossine giunte con noi in Albania.

Erano state sufficienti poche ore, per farci mutare mentalità nei confronti degli Albanesi, per farci calare interamente in questa realtà per noi del tutto nuova. Ci accorgemmo che quella povera gente aveva bisogno di tutto. Anche una parola assumeva il peso di un dono gradito, per chi la riceveva. Ci sentivamo in gran disagio, nel confrontare il nostro benessere, i nostri sprechi, con le loro necessità.

Attorno al campo si accalcavano frotte di bambini, che chiedevano da mangiare, ma fuori montavano la guardia i poliziotti

albanesi, che non usavano certo parole dolci e carezze, per allontanarli.

A cosa far risalire le ragioni di tanta miseria? Qui bisognerebbe addentrarci in temi troppo profondi che chiamerebbero in causa politica, religione, sociologia, costume... Coloro ai quali chiedevamo una qualche ragione chiamavano in causa il regime precedente; ma allora... la miseria che i nostri soldati vi trovarono nel corso della Prima Guerra Mondiale? e quella, identica, raccontata dai soldati della Seconda? Da osservatori profani e impreparati, dobbiamo solo ricordare le spiegazioni forniteci da alcuni albanesi, secondo i quali l'esecuzione del lavoro manuale spetterebbe solo alle donne, mentre compito dell'uomo, oltre che procreare, sarebbe quello di coordinare. Infatti vedevamo tutti i giorni crocchi di uomini, seduti a terra, impegnati in lunghissimi ed estenuanti... colloqui di coordinamento.

Ad un mese dal nostro arrivo, giunsero alcuni containers abitativi e le nostre condizioni di vita migliorarono sensibilmente.

Solo nei primi due giorni tentammo alcune sortite di libera uscita, spinti più dalla curiosità di conoscere che dalla speranza di trovare qualcosa.

Valona esibiva un bel viale di palme ed

Una bicicletta è più che sufficiente: per l'autista, per il passeggero, e per il bagaglio (foto A. Marandino).

Pecore al guinzaglio in pieno centro a Tirana (foto R. Signorini).

CAPITOLO 3

anche dei giardini pubblici, sui quali pascolavano pecore e maiali in totale libertà.

C'erano anche dei negozi, ma non riuscivamo a comprendere perché tenessero della merce esposta in vetrina quando all'interno non c'era nulla in vendita, neppure la stessa merce esposta. Anche nei bar non veniva servito alcunché, tranne un caffè che veniva preparato sulla brace; un caffè alla turca, con la polvere che veniva messa a cucchiaiate nella tazzina, vi si versava sopra acqua calda, si mescolava e si beveva; sul fondo rimaneva un consistente strato di "posa": da noi starebbe a indicare un caffè mal preparato e ci autorizzerebbe a protestare col barista; lì è la parte più prelibata della bevanda e va sorseggiata con rispetto.

La seconda sera fummo avvicinati da un albanese, che ci propose un accordo commerciale per la fornitura del suo pane al contingente. La proposta non ci apparve allettante, specie dopo aver visto le modalità di trasporto di questo pane: su vecchi e sgangherati camion cinesi, non raccolto in ceste ma gettato direttamente sul cassone e senza tener alcun conto del tipo di materiale che vi era stato trasportato nel viaggio precedente. Comunque, eravamo giunti in Albania del tutto autosufficienti e declinammo l'offerta.

Lasciato l'interlocutore e spintici un po' più avanti, fummo attratti da una musica di tipo orientale in lontananza. Ci avvicinammo alla sorgente di quelle note e ci accorgemmo che esse provenivano da una casa nella quale si stava celebrando un matrimonio. Era l'abitazione della sposa e i due genitori ci invitarono ad entrare. Furono estremamente gentili e ospitali, offrendoci dei dolci a base di frutta.

La sposa era lì, in un angolo, agghindata con gli abiti speciali e con il volto dipinto dei colori di rito. Il matrimonio, in Albania, è celebrato con una festa che dura tre giorni e solo dopo il terzo giorno gli sposi vanno a vivere insieme.

Un'apposita orchestrina, costituita soprattutto di flauti, era stata ingaggiata per la circostanza.

Venni invitato a ballare con la sposa – racconta il Pirrodda – *e cercai di eseguire come meglio potevo quei passi e quei gesti che vedevo per la prima volta. Alla fine del ballo, ringraziata la sposa, mi accingevo a congedarmi, ma quella non mollava la mia mano, sì che ne dovetti eseguire un secondo; stessa cosa al termine di questo. Dopo, mi venne spiegato che il rito prevede tre balli con la sposa.*

Fummo poi invitati anche al banchetto nuziale, un banchetto veramente ricco, con numerose portate di carne, cucinata in varie fogge. In Albania, le famiglie che hanno una figlia da maritare, allevano appositamente una mucca che viene uccisa e utilizzata proprio per il pranzo nuziale.

Ricambiammo la grande gentilezza e ospitalità della famigliola lasciando in dono 50 dollari (un'inezia, per noi; un'enormità per loro, se si considera che la paga mensile di un operaio albanese corrisponde a 30 dollari).

Dopo alcuni giorni, presero ad affluire al porto le prime bettoline recanti grano, farina, fagioli ed altri prodotti alimentari, che noi cominciammo a trasportare presso i magazzini di stato. Non fu piacevole, qualche tempo dopo, scoprire che alcuni di quei prodotti, inconfondibili per le loro etichette, erano stati trovati in vendita nei negozi di Atene.

Le autocolonne, nel corso di questi viaggi, venivano sovente fatte oggetto di sassaiole da parte di ragazzini, e non ne comprendemmo mai la ragione: ostilità? o semplice modo di sfogare la loro esuberanza giovanile?

Non si poteva, per alcuna ragione, lasciare un automezzo incustodito: in pochi minuti sarebbe stato spogliato di tutto ciò che era asportabile.

L'attività del Centro Logistico "Acqui", dopo un'intensa attività iniziale, cominciò a scemare, con una progressiva riduzione degli effettivi fino alla chiusura definitiva l'11 giugno del 1992. Qualcuno, tuttavia, sarebbe rimasto ancora in Albania, ad operare presso il Centro di Durazzo».

MISSIONE «AIRONE»

Antefatti

Conclusa la Guerra del Golfo il 28 febbraio 1991 con la cessazione del fuoco da parte delle forze alleate, presero avvio le rivolte interne contro il regime di Saddam Hussein.

A sud si accese quella degli integralisti filoiraniani la quale, dopo alcuni iniziali successi dovuti allo sbandamento delle truppe fedeli al dittatore, venne duramente repressa da nuovi reparti affluiti da Bagdad.

Stessa dinamica, e stessa sorte, subì la ribellione al nord. Da sempre in lotta per la realizzazione di un loro stato indipendente, i Kurdi profittarono del momento di difficoltà dell'esercito iracheno e conquistarono importanti città.

DİYARBAKIR
Batman
Siirt
Şırnak
Cizre
Silopi
K. MARAŞ
Adıyaman
Siverek
Kozan
Kadirli
Ceyhan
Osmaniye
GAZİANTEP
URFA
Viranşehir
Kiziltepe
Nusaybin
Qâmeshli
Nizip
Birecik
Sürüç
Kilis
İSKENDERUN
Antakya
HALAB (ALEPPO)
Manbej
Al-Bab
Tell Abyad
Hesakah
Jebel Abd l Aziz
Jabal Sinjar
Tell Afar
Buhayrat al-Assad
Ar-Raqqa
Dayr az Zor
Al Jezira Desert
HAMA
HOMS
Tartus
Tripoli
Palmyra
Tadmor
Al Qaim
Abu Kamal
Euphrates
Jebel Ansariye
Jebel Abu Rujmeyn
Jebel el Bishri
Wadi al-Khabur
Wadi al-Batin
Wadi Ghadi
Wadi Hajar
Wadi Al-Ajaj
Wadi al-Wer
Nahr al-Balikh
Nahr Khabour
Jisr Ash Shughur
Jisr Ash Shoghur
Jisr Qinnesrin
Jisr Sheikhun
Jisr Mahardah
Jisr Hama
Jisr Homs
Jisr Qusayr
Jisr Zahle
Jisr Ba'albek
Jisr Yabrud
Jisr Nebk
Jisr Qaryatayn
Jisr Sakkahiye
Jisr Dubeykhan
Jisr Abu Hardûne
Jisr Rawah
Jisr Anah
Jisr Hubari
Jisr Hadeha
Jisr Hawija Arbaeya
Jisr Alun
Jisr Safra
Jisr Nahiya
Jisr Fuhaimi
Jisr Hamdarta
Jisr Barguth
Jisr Salhiya Moussallakha
Jisr Mayadin
Jisr Busayra
Jisr Marâkib
Jisr Thiban
Jisr Deir ez Zor
Jisr Al Qasr
Jisr Al Qasrmak
Jisr Al Qaem
Jisr Abu Kamal
Jisr Sukhnah
Jisr Palmyra
Jisr Qasr al-Hir ash-Sharqi
Jisr Qasr al-Hir al-Gharbi
Jisr Dar al 'Adid as-Sud
Jisr Sabkhat Muh
Jisr Bir Hajah
Jisr Bir Umm Rabba
Jisr Bir Humeime
Jisr Bir Habba
Jisr Bir Fanajin
Jisr Bir Tretawi
Jisr Bir Qantari
Jisr Bir Jaber
Jisr Bir Blalmâne
Jisr Jisr Channine
Jisr Madinat al-Furat
Jisr Mamrat Nasr
Jisr Al Hammam
Jisr Sabkha
Jisr Abu Kemmer
Jisr Zenobia
Jisr Cheikh Ahmed
Jisr As-Sowar
Jisr Fadghâmi
Jisr Marqadah
Jisr Bâdi
Jisr Roda
Jisr Sonaisala
Jisr Ruins of Hatra
Jisr Khadhar
Jisr Tell Uwainat
Jisr Tell Tuneinir
Jisr Tell Tamr
Jisr Tell Brak
Jisr Tell Shagher Bazar
Jisr Tell Abu Dhahir
Jisr Tell Ajaja
Jisr Tell Hajar
Jisr Tell Kushaa
Jisr Tell Khabour
Jisr Tell Uwainat

CAPITOLO 3

Strada irachena; sono visibili automezzi di fabbricazione sovietica distrutti dai bombardamenti americani nella guerra da poco conclusa (foto Btg. L. «Folgore»).

La libertà del Kurdistan ebbe però vita effimera: solo sei giorni. I reparti della Guardia Repubblicana sfuggiti alla distruzione degli Americani si riorganizzarono, iniziarono la controffensiva e, una dopo l'altra, riconquistarono tutte le città kurde.

Delusi dal mancato intervento degli alleati, dai quali si erano illusi di venir aiutati nella loro rivolta, e ben consapevoli (per dirette esperienze precedenti) della ferocia delle rappresaglie dei soldati di Saddam, circa due milioni di Kurdi, in massima parte vecchi, bambini e donne, cercarono scampo sulle montagne. Un esodo che subito assunse aspetti e dimensioni biblici: affrontando il freddo, la fame, la fatica e lasciando lungo il cammino, a migliaia, le vittime della guerra e degli stenti, i Kurdi si addossarono contro la frontiera turca e iraniana.

Trascorse quasi una settimana, in condizioni di vita inimmaginabili, prima che sui poveri profughi cominciassero a «piovere» i primi aiuti, paracadutati in ottemperanza alle risoluzioni 687 e 688 del Consiglio di Sicurezza delle Nazioni Unite. Sembra che addirittura vi fossero state delle vittime, schiacciate dalle pesanti casse dei soccorsi.

Nonostante l'intensificarsi dei lanci per iniziativa di numerosi paesi, le condizioni dei fuggiaschi non migliorarono; solo quando essi furono allo stremo, e sotto la pressione dell'opinione pubblica, le autorità americane decisero l'invio di una missione di soccorso vera e propria, cui venne dato il nome di «Provide Comfort». Ad essa si associava anche la CEE, che decideva un suo intervento.

«Airone 1»

Il 21 aprile, sulla scia delle iniziative internazionali, anche l'Italia diede avvio al lancio di viveri di conforto, da parte di una missione dell'Aeronautica Militare, e nel contempo deliberò l'invio di un proprio contingente, agli ordini del Gen. D. Mario Buscemi. Il primo nucleo giunse in Iraq il 28 di aprile.

Il grosso di «Italfor Airone» (questo il nome della missione) venne avviato il 2 e il 3 maggio, con una forza complessiva di 128 ufficiali, 272 sottufficiali e 750 militari di truppa della Brigata Paracadutisti «Folgore» il cui comandante, Gen. B. Franco Monticone, assunse il comando delle forze operative dislocate a Zakho.

A completare il contingente «Airone», un gruppo squadroni elicotteri dell'ALE, una cellula dell'A.M., il Reparto Sanità della «Taurinense» e 8 volontarie della C.R.I.

Il Comando del contingente era a Incirlik, in Turchia.

Lo schieramento delle forze avvenne tra il 3 e il 17 maggio, con mezzi che affluirono per via aerea ad Incirlik e Diyarbakir o via nave a Mersin.

L'assunzione di responsabilità reca la data del 17 maggio, con l'assegnazione di un settore nel quale incursori, carabinieri e paracadutisti avrebbero

effettuato pattugliamenti. Scopo finale della missione era il ritorno dei profughi ai loro villaggi. Essa si protrasse fino al 15 luglio, e i suoi principali aspetti si estrinsecarono nel montaggio di circa 1700 tende per il passaggio dei profughi; nell'effettuazione di visite mediche, con ricoveri e interventi chirurgici ove necessari; nel controllo di un territorio di 1400 kmq.

Il 9 luglio iniziarono le operazioni di rientro. Dopo aver ceduto all'ospedale di Zakho le attrezzature dell'ospedale da campo, il 15 luglio si svolse l'ammaina bandiera, il 17 l'ultima aliquota di «Airone 1» rientrò in Patria.

Sul posto, all'interno del confine turco, fino al 9 ottobre, rimase un'aliquota di carabinieri, di incursori, e un nucleo del Battaglione Logistico Paracadutisti «Folgore» (con a capo il tenente automobilista Paolo Moscato), che assunse la denominazione di «Airone 2», mentre le ostilità si andavano spostando dal piano militare a quello politico.

Il 9 ottobre 1991, anche «Airone 2» rientrava. Perdite complessive della missione: zero.

Attività logistica

Il primo grosso impegno di ordine logistico, nell'ambito della missione «Airone», fu quello di far pervenire in zona uomini e mezzi.

Dagli aeroporti di Incirlik e Diyarbakir e dal porto di Mersin, il contingente si mosse su rotabili turche o irachene, percorrendo dai 200 agli 800 chilometri prima di giungere a Zakho, ridente cittadina del Kurdistan iracheno.

Non esistevano precedenti, nella storia recente del Paese, che facessero scuola. La stessa missione in Libano, di alcuni anni prima, poco insegnava, per il contesto geografico, politico e militare nettamente diversi.

Nonostante le difficoltà di carattere prettamente logistico insite nel trasferimento e i pericoli derivanti da possibili attacchi (ve ne fu infatti uno), i problemi maggiori furono quelli frapposti dalla burocrazia, un mostro del quale ben si conosce l'osticità nella sua condizione di quiescenza. Si aggiunga ora il fatto di dover operare in ambiente di guerra, avendo come interlocutori dei funzionari appartenenti a un popolo (il turco) che era esso stesso in lotta contro la stessa gente che si andava a soccorrere, e il quadro è completo.

L'ufficiale preposto alla soluzione di tutti i problemi di carattere burocratico e doganale era il tenente colonnello del Corpo Automobilistico Mario Righele, che per quasi tutta la durata della missione svolse con sagacia e capacità il suo incarico prima a Diyarbakir, città turca a circa 200 chilometri dal confine iracheno poi a Zakho.

L'inizio delle operazioni, ancor prima di aver toccato il territorio iracheno, si mostrò denso di funesti presagi.

Un piccolo nucleo di «forieri d'alloggiamento» era giunto il 3 maggio, via aerea, a Diyarbakir, al comando del capitano Antonio Passaro, e si era avviato per raggiungere l'Iraq.

Confine tra Turchia e Iraq (foto «Folgore»).

CAPITOLO 3

Tutto sembrava procedere nel migliore dei modi, quando vennero esplosi dei colpi di arma da fuoco contro l'AR di testa della prima autocolonna.

La strada che da Mersin conduce al confine iracheno costeggia nel primo tratto il confine tra Turchia e Siria, al di là del quale c'è il Kurdistan siriano, dove opera il P.K.K. (Partito Popolare Kurdo), che conduce frequenti attacchi alle pattuglie turche circolanti al di qua del confine: con ogni probabilità, i nostri automezzi erano stati scambiati per turchi; da qui l'attacco.

L'ordine per tutti, tuttavia, era quello di accelerare e di non rispondere al fuoco e così fu fatto. Una volta fuori pericolo, tutta l'autocolonna si fermò per consentire di dare un'occhiata all'AR: era tutta crivellata di fori e non si seppe mai a quale santo attribuire il miracolo di aver fatto uscire tutti incolumi i tre passeggeri a bordo.

Mentre tutto ciò avveniva, i poliziotti turchi di scorta alla colonna l'avevano sopravanzata di un buon tratto (il sospetto che fossero al corrente dei rischi che quel punto comportava è più che mai legittimo).

Da lì al confine, per fortuna, non vi furono più incidenti di sorta, ma solo alcune lievi inefficienze subito rimediate dagli stessi meccanici.

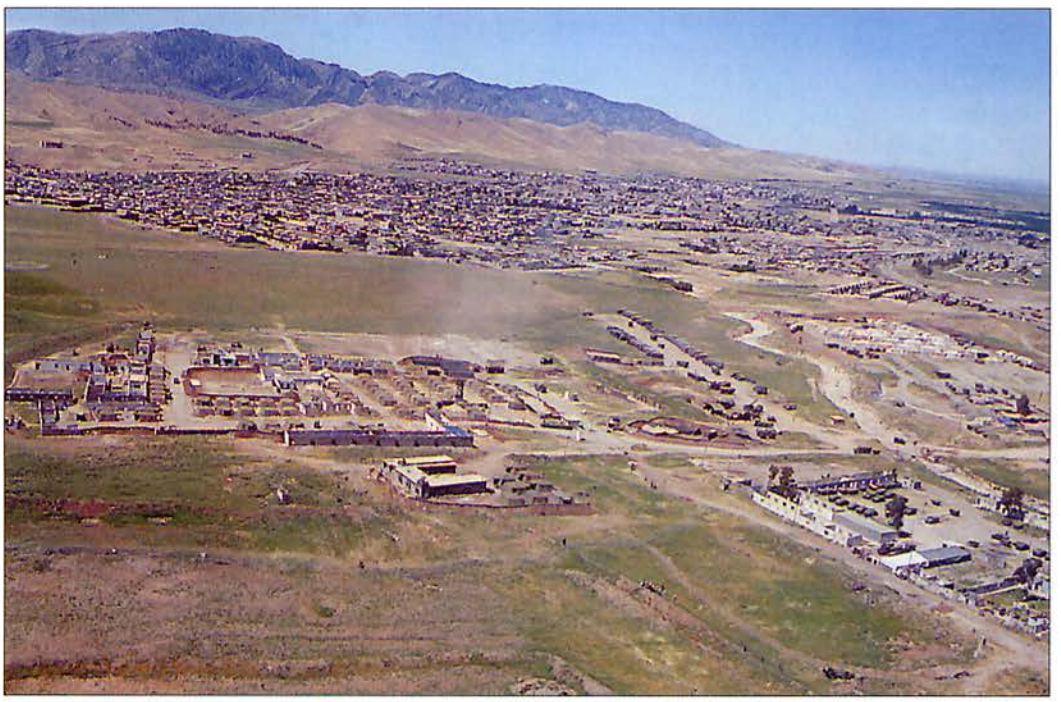
Al porto di Mersin, dalla nave San Marco, il 6 maggio sbarcarono uomini e mezzi della prima autocolonna, che si misero in movimento su un itinerario di 800 chilometri lungo la Turchia meridionale, fino al confine iracheno, agli ordini del maggiore del Corpo Automobilistico Antonio Granuzza. La colonna veniva tenuta sotto monitoraggio, minuto per minuto, chilometro per chilometro, mediante costante contatto radio con Diyarbakir. Essa giungeva a Zakho la sera del 7 maggio, in uno scenario surreale.

Il «Benvenuti all'Inferno» con il quale un ufficiale sul posto da giorni aveva accolto i nuovi arrivati, suonava come qualcosa di stonato e di incomprensibile: il cielo era limpido, il paesaggio incantevole...

Nel volgere di pochi minuti tutto mutò radicalmente: in cielo si addensarono vorticanti nubi minacciose; una tempesta di vento sollevò nuvole di sabbia. Tutto l'ambiente assunse un aspetto cupo e sinistro, reso ancor più spettrale dai segni, ora ben evidenti, lasciati dalla guerra sulle case di Zakho.

Qui gli Americani avevano allestito il loro campo e vi avevano riservato un'area per il nostro contingente. In questa si schierò, insieme ad altri reparti della «Folgore» anche il Battaglione Logistico, i cui effettivi vennero completati il 17 maggio, con una seconda colonna. Anche questa venne prelevata, presso il Porto di Mersin, dal maggiore Granuzza, ma dovette raggiungere il Kurdistan iracheno attraverso un itinerario diverso dal precedente, imposto dalle autorità turche. Esso si sviluppò sulla tratta Mersin-Gaziantep-Sanliurfa (dove venne effettuata una sosta di alcune ore presso una base militare) – Cizre-Silopi-Frontiera Habur-Zakho.

L'arrivo di questa seconda colonna



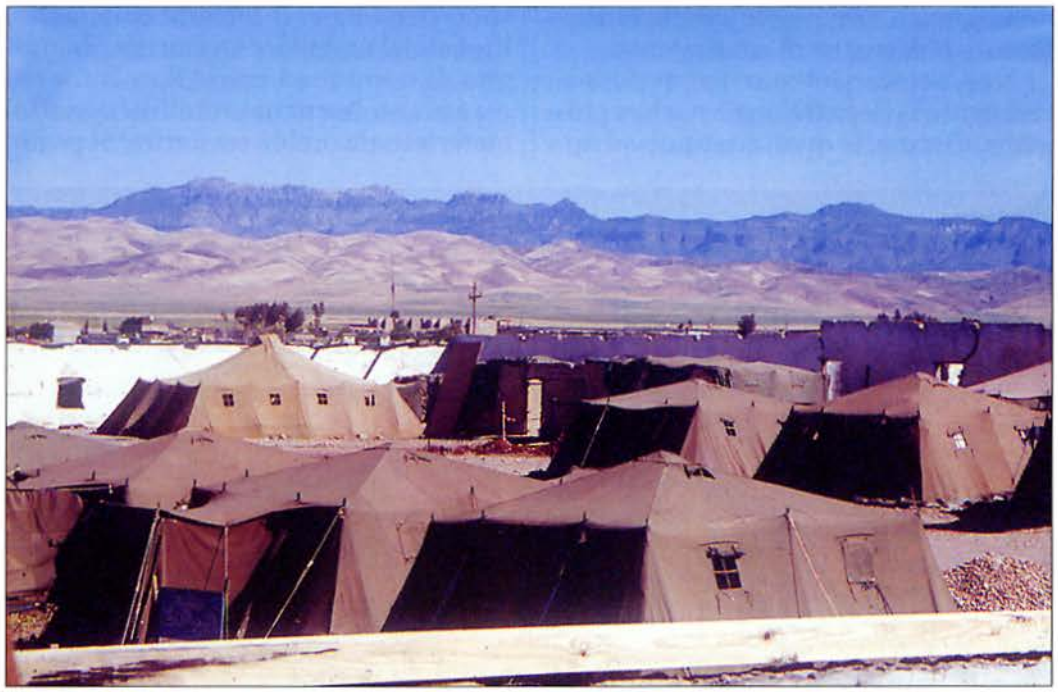
Campo di «Zakho 1», che ospitò il contingente «Airone» nella prima fase della missione (foto «Folgore»).

venne purtroppo funestato da una disgrazia. Mentre gli automezzi avanzavano a velocità molto ridotta verso l'accampamento, frotte di bambini festanti e chiassosi si rincorrevano davanti e di fianco ad essi, tutti a caccia di cioccolato o quant'altro di appetibile. All'improvviso, un'ondata di ragazzini sospinse in mezzo alla strada la piccola Nazdalin Hameed Rasmid, di 12 anni, che venne colpita al capo, tra la tempia e l'osso frontale, dal paraurti di un autocarro. Soccorsa dall'ufficiale medico al seguito della colonna e trasportata presso l'ospedale da campo, la bambina decedeva purtroppo pochi minuti dopo.

L'incidente avrebbe potuto avere durature spiacevoli conseguenze per i futuri rapporti con la popolazione, se non vi fosse stata la sapiente e felice azione diplomatica del comandante della Brigata, generale Franco Monticone.

Obiettivo primario e unico del contingente: assicurare sostegno umanitario ai Kurdi, sostegno che si estrinsecava in tre distinte direzioni.

La prima, consisteva nell'allestimento di tende nelle quali i Kurdi, di ritorno dalle montagne dove si erano rifugiati per sfuggire a Saddam Hussein, potevano effettuare una breve sosta prima di essere rispediti ai villaggi d'origine. In molti di questi, nel frat-



Tende approntate presso «Zakho 1» (foto «Folgore»).

Centro sanitario costituito presso «Zakho 1» (foto «Folgore»).

CAPITOLO 3

tempo, si era insediata gente di altre etnie, per cui fu necessaria anche un'azione di mediazione, per consentire la ripresa di possesso da parte dei Kurdi.

Il villaggio di tende venne allestito dal personale del Battaglione Logistico insieme ai soldati della Compagnia Genio Guastatori.

Secondo aspetto della missione: distribuire un minimo di viveri agli stessi profughi, sufficienti almeno a consentir loro di riprendere il cammino.

Terzo aspetto: assicurare il sostegno sanitario mediante l'ospedale da campo, parte delle cui attrezzature sarebbero state donate alle autorità locali al termine della missione.

Per il resto, le attività del Battaglione Logistico erano solo quelle istituzionali di sostegno al contingente.

Nell'accampamento occupato inizialmente il Reparto restò poche settimane, durante le quali continuò ad appoggiarsi logisticamente agli Americani, che usarono sempre estrema cortesia e stupirono per l'elevata efficienza. Presso di essi si andava a prelevare svariati materiali, spesso con scambi (particolarmente appetite dai soldati americani erano le razioni «K» degli Italiani, nettamente migliori per qualità e sapore, tanto che – una volta tanto a favore dell'Italia – il rapporto di valore veniva stimato di 6 a 1: una razione italiana ne valeva cioè sei americane).

Presto però ci si accorse, dopo attenta ricognizione aerea, che la località prescelta non forniva alcuna garanzia. Ad essa si accedeva previo attraversamento di un ponte su un fiume incassato in una gola. Se un qualche accidente avesse fatto crollare questo ponte, il Battaglione sarebbe stato tagliato fuori dal resto del mondo, non esistendo una viabilità alternativa. Si decise perciò di spostare l'accampamento sull'altra parte del fiume.

L'operazione di trasferimento non fu priva di difficoltà in quanto la prima sede (che chiameremo per convenzione Zakho 1) dovette continuare a funzionare anche quando non c'era quasi più nessuno, in attesa che prendesse a funzionare Zakho 2. Le ultime fasi furono le più irte di difficoltà, in quanto era rimasto nella vecchia sede pochissimo personale: il tenente colonnello Righele, il maggiore Granuzza, un pugno di uomini ed una AR, mentre rimanevano le cucine rotabili, e molto materiale ancora da trasferire. Si portò quel che fu possibile, con l'intento di tornare sul posto l'indomani, a riprendere i materiali di minor pregio (tettoie, teloni, tubi, ecc.). Si tornò in effetti, il giorno dopo: non fu trovato più nulla. Era stata sufficiente una notte perché tutto venisse trafugato.

A Zakho 2 si stava notevolmente meglio, anche perché non più in tenda ma in un edificio, già sede di una caserma irachena.

L'ospedale fu spiegato un po' fuori dell'abitato, e anche per questa ragione il flusso di pazienti diminuì notevolmente.

Gruppo elettrogeno per la fornitura di energia a «Zakho 1» (foto «Folgore»).

Nel frattempo, gli Americani avevano aperto un nuovo aeroporto a Sirsenk, ed anche il Battaglione Logistico cominciò ad appoggiarsi a questa nuova base per far arrivare e partire il materiale. Questo arrivava a Incirlik mediante aerei C 130. Qui veniva trasbordato su dei C 222 e trasferito fino a Sirsenk, dove si recavano gli autocarri per l'ultimo sbalzo. La località veniva raggiunta per una tortuosissima strada di montagna, ricca di saliscendi attraverso gole orride e affascinanti, vallate incantevoli incastonate tra una catena e l'altra. Poiché il percorso non era affatto agevole, si cercava di ottimizzare ogni viaggio, trasportando all'andata quei materiali che avevano bisogno di essere rimpatriati.

Nella fase centrale della missione, Diyarbakir rimase come base per gli elicotteri e per l'afflusso di personale, oppure per imbarcare coloro che partivano per le prime licenze. Un'alternativa, era quella del trasporto in autobus fino a Silopi e da qui fino a Incirlik, che era anche località designata per trascorrere qualche giorno di riposo senza rientrare in Patria.

Il ritorno fu uno stillicidio, un qualcosa di interminabile ed estenuante. Usando un paragone immaginifico, si aveva la sensazione di avere a che fare con un immenso serpente il cui corpo si stendeva da Roma a Zakho, ma avvolto su se stesso in modo che la testa e la coda si toccassero: le prime aliquote di uomini e mezzi stavano già ripartendo, che le ultime continuavano ad affluire.

Già nel periodo di Zakho 1 era stato impartito l'ordine di rientrare e 2 autocolonne erano partite. Il contrordine giunse allorché queste avevano già lasciato il Kurdistan ed erano in viaggio verso Incirlik. Personale e mezzi non vennero più rimpatriati e rientrarono a Zakho 2 dove rimasero fino a pochi giorni prima del rientro definitivo del contingente.

Prima della partenza, vi furono grosse discussioni tra i logisti e gli operativi circa il modo di caricare i containers, e complessi colloqui con la Farnesina su cosa lasciare sul posto. L'orientamento dei comandanti militari sarebbe stato di riportare tutto indietro, ma alla fine venne ordinato di lasciare le tende e alcune attrezzature dell'ospedale. Tutto il resto venne caricato dentro i containers e si dovette far ricorso alla fattiva e diligente opera del tenente colonnello automobilista Alfonso Sportelli per imbarcarli con il concorso di ditte turche.

Erano ancora gli stessi Americani a coordinare le partenze delle autocolonne. Essi fornivano delle finestre temporali nelle quali inserirsi, fissavano le località di sosta, i posti di rifornimento e i punti di controllo; la solita macchina di inappuntabile efficienza. Le autocolonne vennero da essi perfino dotate di una particolare radio che emetteva un segnale localizzante per il rapido soccorso delle ambulanze in caso di incidente.

Campo di Zakho 2 (foto «Folgore»).

CAPITOLO 3

Carri per il rafforzamento di postazioni costruite a cavallo di itinerari convergenti al campo base (foto «Folgore»).

Airone 2

Il 15 luglio, la cerimonia dell'ammaina bandiera segnava la fine ufficiale della missione. Rimaneva sul posto la ridotta aliquota che avrebbe assunto il nome di «Airone 2».

A questo punto, come avviene in ogni rappresentazione teatrale, le luci dei riflettori, vale a dire le attenzioni della cronaca, si spegnevano sulla scena. Al termine della commedia, a teatro vuoto, restano solo gli addetti alle pulizie.

Poiché non era questa certamente la funzione di quel manipolo di uomini rimasti a rappresentare il nostro Paese in Kurdistan, riteniamo di render loro giustizia, riaccendendo su di essi una luce, anche flebile, che ne rischiari l'operato.

«Airone 2» si trasferì, il 17 luglio 1991, da Zakho a Silopi, dove rimase fino al rientro definitivo, avvenuto il successivo 9 ottobre.

L'unità italiana (per un totale di un centinaio di uomini) era inquadrata in un battaglione multinazionale interforze composto, oltre che dalla compagnia italiana, da due americane, una inglese, una olandese, una francese, una turca; al reparto venne dato il nome «India».

La funzione dell'unità era sempre quella di deterrente nei confronti degli Iracheni: pur stanziata in territorio turco, essa era sempre pronta ad intervenire. Aveva infatti una componente di elicotteri, con velivoli di tre tipi: gli AB 206 con funzioni esploranti, gli Apaches per l'attacco, i Black Hawk per il trasporto.

Le attività erano cadenzate su ritmi settimanali. Ogni settimana, a turno, una compagnia si teneva disponibile per il pronto intervento entro 2 ore, una seconda entro 4 ore, una effettuava la vigilanza all'accampamento, una effettuava addestramento, una godeva di un turno di riposo, nel corso del quale si poteva andare a trascorrere il fine settimana a Incirlik.

L'esperienza di «Airone 2» si sarebbe rivelata utile, per il bagaglio di conoscenze che fu possibile acquisire su sistemi d'arma e procedure di altri eserciti. Per la prima volta, ad esempio, si fece conoscenza con il G.P.S. (Global Position System) che consentiva, mediante l'impiego dei satelliti, di determinare la propria posizione sul terreno e stabilire una rotta.

L'attività operativa e addestrativa veniva interrotta e vivacizzata da gare di abilità, di calcio, di boxe, di atletica.

Le operazioni della compagnia italiana erano tuttavia limitate dalla ritrosia politica a far effettuare incursioni in territorio iracheno.

I problemi per «Airone 2» nascevano dall'attività del P.K.K., che con i suoi attentati provocava la reazione dei Turchi, i quali rispondevano con bombardamenti al di là del confine. Il Battaglione «India» perciò, agli occhi dei Kurdi, veniva visto come un alleato dei Turchi stessi. Si rese perciò opportuno provvedere ad un ritiro dell'intero contingente.

Il rientro avvenne per via ordinaria, rifacendo all'inverso l'itinerario percorso dalla colonna che era giunta a Zakho il 17 maggio.

ASCOLTANDO CHI C'ERA

Il racconto che seguirà, ci è stato rilasciato dal colonnello Mario Righele, uno di coloro che la missione in Kurdistan l'hanno vissuta in prima persona, dalle fasi di approntamento iniziale fino alla sua conclusione.

«Quel 25 aprile del 1991 – prende a raccontare l'ufficiale – *avevo la licenza già firmata dal Comando dei Servizi Trasporti e Materiali dell'Esercito, presso il quale ricoprivo l'incarico di Capo Sezione Ordinamento, quando squillò il telefono. Dall'altro capo del filo il collega, colonnello Cantone, Capo di Stato Maggiore della Brigata Paracadutisti «Folgore», allora al comando del generale Franco Monticone, mi stava contattando in presa diretta, scavalcando cioè ogni possibile linea di comando.*

– Molla tutto e vieni con noi in Kurdistan!

Alla base della chiamata, vi erano i miei precedenti di esperienze in missioni internazionali, la mia conoscenza della lingua inglese, ma soprattutto il fatto che da poco tempo avevo lasciato il Comando del Battaglione Logistico della stessa Brigata, presso la quale ancora conservavo tanti amici.

Accantonati ogni proposito ed idea di licenza, mi recai a Livorno, presso il Comando della Brigata, dove i miei vecchi colleghi erano già all'opera per mettere a punto il contingente da inviare in Kurdistan. A me venne dato l'incarico di Ufficiale addetto al Comando Brigata, con il compito di contribuire alla soluzione dei problemi connessi con il trasferimento di uomini, mezzi e materiali. Fino a quel momento, l'unico precedente in materia, per la Forza Armata, era stato la missione in Libano, che poco si prestava a fungere da esempio. Il tempo stringeva e le cose di cui occuparsi erano tante. Giorni e notti trascorse al tavolo di lavoro, per approntare la documentazione necessaria a cominciare da quella relativa al primo velivolo che avrebbe condotto in zona l'Advanced Party, un C 130 sul quale mi imbarcai io stesso a fianco del generale Monticone. Un solo balzo fino a Diyarbakir, nel Kurdistan turco, a 200 chilometri dal confine iracheno. La località, fino ad allora, era nota esclusivamente per aver dato i natali ad Ali Agca, l'attentatore del Papa.

C'era qui un'aeroporto militare dove si erano già accampati gli Americani, ai quali ci appoggiammo per le prime necessità. Rimasi subito fortemente colpito dall'efficienza campale dimostrata dagli Statunitensi, io che, avendo vissuto gran tempo con i parà della «Folgore», avevo pur sperimentato la migliore espressione dell'esercito italiano.

Restai sul posto per venti giorni, con l'incarico di risolvere tutti i problemi di carattere doganale sia a favore delle autocolonne che, sbarcando al porto di Mersin, sul Mediterraneo, avrebbero di lì a poco cominciato ad attraversare la Turchia dirette verso il Kurdistan iracheno sia a favore del personale, materiale e mezzi in transito dalla base di Diyarbakir. C'e n'era già una, di notevole consistenza, in arrivo. Questa, e le successive, sarebbero state tutte accuratamente monitorizzate.

Nell'aeroporto, c'era una struttura turca dove operavano dei poliziotti, alcuni funzionari della dogana e un nucleo di militari. Questi ultimi si sarebbero dimostrati gli interlocutori più disponibili.

Ad Incirlik, presso Adana, c'era una importante base NATO e qui, c'era il Comando italiano dell'operazione, agli ordini del generale Buscemi. A rappresentare il Corpo Automobilistico invece, nel porto di Mersin, c'era il collega tenente colonnello Alfonso Sportelli che aveva a disposizione, per i problemi di carattere doganale, un rappresentante della S.A.I.M.A.

La posizione della Turchia, nel contesto della missione, era poco chiara. In qualità di paese appartenente alla NATO, avrebbe dovuto avere, almeno in teoria, parte attiva in questa missione internazionale di protezione del popolo kurdo. Ma a sua volta essa era da secoli in lotta con questo popolo, i cui guerriglieri essa considerava alla stregua di banditi, e in quanto tali cercava di reprimerne in tutti i modi la ribellione. Significativo infatti, che nelle cartine turche della zona il nome Kurdistan era stato coperto con dell'adesivo. Le stesse carte davano testimonianza delle lotte acerrime condotte contro dal governo di Ankara da quel popolo anelante ad avere una propria patria: si notavano infatti, sparsi ovunque, i nomi di villaggi kurdi con a fianco, tra parentesi, la parola «destroyed» (distrutto).

Non so se con l'intento recondito di boicottare la missione per le ragioni ora espresse, o per mania di burocrazia tipica di quei popoli che per mezzo di essa ritengono di passare per evoluti ed efficienti, fatto sta che i funzionari turchi non perdevano occasione per metterci i bastoni tra le ruote, frapponendo difficoltà di ogni sorta. Neppure l'etichetta NATO, sotto la cui egida si svolgevano le operazioni, aveva potere di far approdare a qualche forma di snellimento.

Fin dal primo istante, far uscire un automezzo dall'aeroporto e fargli percorrere i 200 chilometri che ci separavano dal confine, fu un continuo patimento, un'autentica fatica di Sisifo. Dalla mattina alla sera, era un susseguirsi di trattative con i funzionari turchi, per cercare di districarci tra le

CAPITOLO 3

Pattuglia mobile americana su Hammer (foto «Folgore»).

maglie di questa burocrazia, così esasperata da farmi perfino rimpiangere la nostra, che pure non scherza.

Oltretutto, neppure gli stessi turchi sembravano avere direttive precise sul come comportarsi, per cui ogni impiegato si ingegnava per richiedere, ogni volta, elenchi di ogni genere, matricole complete di tutte le armi, timbri e controtimbri. Ogni volta, pur in presenza di due consecutivi casi identici, le modalità variavano. Questo accanimento valeva per i contingenti di tutte le nazionalità, ma gli Inglesi erano le vittime predilette.

Ancor prima delle autocolonne di automezzi inviati via nave, arrivò in aereo il Reparto di Sanità della «Taurinense», con il suo ospedale da campo, ed anche qui ostacoli burocratici di ogni genere, tanto che, per vincere le resistenze, dovetti appellarmi alla Convenzione di Ginevra e minacciare di denunciare coloro che rifiutavano il transito ad aiuti umanitari. Dopo lunga insistenza, ero riuscito a farlo partire, quando un funzionario ci ripensò e con una telefonata tentò di bloccarlo alla frontiera.

Fu tuttavia una delle mie più grandi e ripetute soddisfazioni quella di essere riuscito a far passare le mie autocolonne prima di quelle di altre nazionalità, senza mai umiliarmi ad elemosinare favori, ma solo usando la gentilezza e soprattutto tanta, tanta pazienza.

Non riuscii invece a trattenere una AR a mia disposizione, allorché mi trovai ad inviare un quantitativo di automezzi. I vari blocchi di mezzi erano infatti accompagnati da «pacchetti d'ingresso». Trattenere una vettura avrebbe comportato la «rottura» di questo pacchetto e ciò non mi venne in alcun modo consentito.

Altro grosso problema iniziale fu quello di inviare al di là del confine i nostri incursori, problema rappresentato non tanto dagli uomini, quanto dai materiali al seguito, soprattutto le armi. Per convenzione, era infatti consentito di portare solo l'arma individuale; ma gli incursori operano anche con l'esplosivo. Riuscii a farlo passare approfittando di voli di elicotteri che gli Americani effettuavano senza dover render conto alle locali autorità turche.

Durante tutto il periodo trascorso a Diyarbakir, non potei contare su altri che me stesso, nessun affidamento potendo io fare sul rappresentante della S.A.I.M.A., né sull'addetto dell'Ambasciata italiana ad Ankara: non essendo essi sul posto, avrei impiegato dei giorni per contattarli.

Dopo cinque-sei giorni dal mio arrivo a Diyarbakir, avvenne l'attacco alla prima autocolonna del contingente, sbarcata a Mersin. Ero in ascolto alla radio, quando a un tratto udii delle grida: «Sparano! Sparano!». Seguii la vicenda in radiocronaca diretta, fino alla sua felice conclusione.

Le scene da tutti viste in TV, girate a grande altitudine sulle montagne, furono all'origine di un grosso errore di valutazione in fase organizzativa: il bagaglio al seguito era costituito, infatti, in gran parte, da equipaggiamento invernale. Al momento del nostro arrivo a Zakho, il clima era invece decisamente mite, ma ben presto la valle si sarebbe trasformata in una fornace, dove si raggiungevano temperature di 60° (!)

Tutto attorno al campo, voluta dal generale Monticone, era stata realizzata una capillare ed efficiente cornice di sicurezza. Si trattò, a voler guardare la faccenda con

Campo minato attorno all'accampamento italiano, come appare dopo il passaggio dell'incendio (foto «Folgore»).

occhio critico, di un apparato forse inutile, o comunque sproporzionato rispetto alle necessità. Ancora una volta e come sempre, l'operativo prevaleva sul logista. In effetti, la sicurezza vicina era sufficientemente assicurata dalla M.P. americana, con soldatesse molto efficienti, che percorrevano l'interno e l'esterno del campo e che costituivano un valido deterrente contro possibili malintenzionati.

Contro il pericolo «Saddam», ci sentivamo invece ampiamente rassicurati dagli elicotteri Apaches e dagli aerei anticarro A 10 che tutte le mattine si alzavano per assicurare il rispetto della «No Fly zone».

Quello che invece era realmente ossessionante, era il pesante ambiente di guerra presente ovunque, con cartelli che vietavano di andare pressoché dappertutto per la presenza di mine.

Ogni tanto si udivano terrificanti esplosioni che facevano tremare il suolo sotto i nostri piedi, ma sapevamo di cosa si trattava: gli Americani avevano fatto saltare un altro deposito irakeno, oppure avevano fatto brillare qualche catasta di mine.

Talvolta, fra le lingue di fuoco degli incendi che si sviluppavano sulle praterie riarse, si verificavano esplosioni isolate: erano mine che saltavano per surriscaldamento.

Un giorno, un incendio si appiccò all'erba alta e secca del prato che, si stendeva ai lati della stradicciola che dal nostro accantonamento conduceva al fiume.

Primo piano di una mina emersa dall'erba bruciata: l'hanno costruita altri italiani (!) (foto «Folgore»).

CAPITOLO 3

Quando le fiamme si spensero e al posto delle erbe era rimasta solo cenere fumante, ai nostri occhi si scoprì uno spettacolo allucinante: tutto il terreno era punteggiato da un reticolo fittissimo di mine antiuomo, come un campo di meloni quando la parte erbacea delle piante rinsecchisce. Ora gli ordigni mettevano a nudo tutta la loro terribile e proditoria malvagità e se ne poteva perfino leggere il nome della fabbrica che le aveva prodotte, una ben nota e famigerata fabbrica italiana (!!!). Ancora una volta, come cinquanta anni prima durante la guerra, soldati italiani avevano rischiato di morire per armi prodotte da altri italiani!

La città di Zakho non nascondeva una certa parvenza di benessere e di ricchezza, di gran lunga migliore di certe cittadine turche al di là del confine; e questo era una conseguenza della precedente politica di vantaggio accordata da Saddam Hussein nei confronti della popolazione kurda ivi residente ed intesa a realizzare con il consenso.

Questa popolazione era a sua volta divisa in diverse fazioni, nei confronti delle quali si sarebbe voluto tenere, come tradizione in ogni missione internazionale condotta dall'Italia, un'atteggiamento di neutralità e di equidistanza. Ma non sempre l'intenzione venne suffragata dai fatti, in quanto le circostanze imposero talvolta di favorire quella più moderata, la più adatta a far da mediatrice con i guerriglieri di ritorno dai monti, per convincerli a deporre le armi.

Il livello culturale degli abitanti di Zakho era spesso elevato, ma nel tentativo di riattivare in qualche modo l'economia della città, sia da parte americana che da parte nostra, venivano assunti uomini dotati di profonda istruzione anche per l'esecuzione di umili lavori manuali. Stava allora alla nostra sensibilità la capacità di non urtare la suscettibilità di questi lavoratori, trattandoli con il garbo e la cortesia adeguati.

L'ambiente fisico, attorno a Zakho, è eccezionale: al di là del fiume, un affluente del Tigri ricco di acque turbinose, cominciano ad elevarsi le catene dei monti che si inseguono, una quinta dietro l'altra, in una successione di cui non si intuisce la fine.

Anche durante la permanenza a Zakho, non si interruppe mai la mia attività volta alla soluzione di problemi doganali. I materiali continuavano ad arrivare per via aerea a Diyarbakir e da qui venivano avviati a Zakho per mezzo di autotreni turchi. Alla frontiera, spesso, essi venivano bloccati e rispediti indietro, fino a Silopi, ultimo paese turco prima del confine. Poiché il personale della S.A.I.M.A. non riusciva a cavare un ragno dal buco, toccava sempre a me l'incombenza di partire da Zakho, portarmi alla frontiera e ammansire i soldati, i poliziotti e i funzionari di servizio con qualche parola gentile aiutata da qualche omaggio sottobanco.

Ai problemi burocratici occorreva infatti aggiungere l'attenzione molto viva della polizia sul traffico di droga, non essendo affatto campata in aria la possibilità che i trafficanti potessero servirsi proprio di questi trasporti per far passare la merce.

Come l'andata, anche il ritorno comportò problemi doganali a non finire. Tutta la documentazione venne approntata a Zakho.

La cerimonia di saluto avvenne al mattino del 15 luglio. La commozione era palpabile, come l'orgoglio di essere stati protagonisti in quella missione, mentre il Tricolore lentamente scivolava giù lungo il pennone.

Le autocolonne mossero verso il confine turco. A poche centinaia di metri dalla frontiera, una bellissima sorpresa, la più bella ricompensa alle nostre fatiche: a destra e a sinistra della strada, distanti venti metri l'uno dall'altro, gli uomini di un reparto di pasdaran ci rendevano gli onori, con uno spontaneo e del tutto inaspettato «presentat-arm».

Tipico villaggio del Kurdistan iracheno (foto «Folgore»).

MISSIONE «IBIS»

Antefatti

Fra tutti i paesi africani, la Somalia è certamente quello legato al nostro da un filo storico più solido e duraturo. Da circa un secolo le vicende di questo stato si intrecciano, in positivo o in negativo, con quelle nazionali, a partire dalla sua riduzione a colonia sul finire del XIX secolo per continuare con la guerra d'Africa del 1935-1936 quando il suo territorio venne utilizzato come trampolino di lancio, insieme a quello eritreo, per la conquista dell'Impero con la sottomissione dell'Etiopia.

Perdute tutte le colonie a seguito del-

Gulf of Aden
Golfo di Aden
Badyarada
BALADĪYAT 'ADAN
ADEN
Little Aden
DJIBOUTI
Djibouti Gibuti
Shaykh 'Uthmān
Bāb al Mandab
Strait of Bab el Mandeb
Bāb al Umayrah
Ras Bir
Obock
Seylac
Boosaaso
Bosaso
Bender Beyla
Bender Beila
Ceel Gaal
Baargaal
Bohin
Caseyt
Cape Guardafui
Murcanyo
Dhurbo
Hodda
Qandala
Candala
Laas Qoray
Maydh
Harshoo
Beniersiyada
Monte Bahala
Cal Maskaad
CAL MADOW
Karin
Ceerigaabo
Erigavo
Sarud Ad
Cankhor
Ras Khaanzir
Laas Dawaco
Meleden
Iskushubaan
Hurdiyo
Ras Hafun
Xaafuun
Dante
Jacsel
Baia di Hafun
Jibdales
TOG DHAROOR
XADDED
Barbera
Bullaxaar
Laas Dhaareed
Waqooyi Galbeed
Woqooyi Galbeed
Booramo
Darborruk
Nabadid
Cadaado
Burco
Burao
Sheekh
Carde
Hargeysa
Hargeisa
Dire Dawa
Alem Maya
Harer
Harewa
Gewane
Adigala
Abdulqaadir
Aysha
Dikhil
Ali Sahih
Hol-Hol
Yoboki
Arisa
Hadar
Wuchale
Weldiya
Tendaho
Serdo
Asayta
Randa
Tadjourah
Golfe de Tadjourah
Lake Abe
Mille
Awash
Bati
Dese
Kombolcha
Debre Berhan
Ankober
Sheno
Mieso
ADIS ABEBA
ADDIS ABEBA
Debre Zeyt
Mojo
Nazret
Bedesa
Gelemso
Mechara
Kebe Teferi
Cara Muda
Jijiga
Gigiga
Ood Weyne
TOGDHEER
Buurdab
Caynabo
Ceel Dhaab
Xuddun
Taleex
Xalin
Kelyaxed
Simujil
Garoowe
Garoon
Laas Caanood
Buuhoodle
Durruqsi
DUUDWEEYN
DEEX CAYN
Deex Nugaaleed
VALLE DEL NOGAL
Nugal
NUGAAL
Rabaable
Gabah
Eyl
Baia del Negro
Tukayel
Aware
Degeh Bur
Sasabeneh
Dega Ahmedo
Domo
Sanaag
Danot
Segeg
Homero Hadad
Surar
Kolofo
El Fud
HARERGE
Gerlogubi
Werder
Geladi
Dudlub
Bacaadweeyn
Berdaale
Ceel Xamurre
Garacad
Gaalkacyo
Galcaio
MUDUG
Daborow
Gellinsoor
Kebri Dehar
Korahe
Denan
Megalo
Meslo
Gobe
Ginir
Asasa
Robe
Asela
Bekoji
Shashemene
Wendo
Yirga Alem
MENDEBO
Wabe Shebele
Meca
Imi
Gode
Shilabo
Godinlabe
Miirsaale
Iddaan
Iddan
Dhuusa Mareeb
Sinadhago
Hobyo
Obbia
SOOMAALIYA
SOMALIA
Kelafo
Mustahil
Fiq
Degeh Bur
Kibre Mengist
Ara Fana
El Kere
El Medo
Negele
Negheli
Filtu
El Dere
Elgoran
Feerfeer
GALGUDUUD
Beled Weyne
Belet Uen
Ceel Buur
Xarardheere
Hareeri
Maalimwarfaa
Maxaas
Rigley
Buqda Koossar
HIRAAN
Yeed
Calsaamo
Xuddur
Dolo
Bokol Mayo
El Niabo
Wachile
Celiago
Mega
Mandera
Luuq
Waajid
Tootias
Taysegie
Megokorei
Budbud
Buulo Berde
Bulo Burti
Ceel Dheere
Ceel Dhubbo
Ceel Jilib
Mereeg
Meregh
Gal Tardo
BAKOOL
AWARA PLAIN
Takaba
Garbahaarrey
Burdeere
Baydhabo
Baidoa
Comar Gambon
SHABEELLAHA DHEXE
Mahaddey Weyn
Cadale
Itala
Jowhar
Giohar
Wanle Weyne
Buur Hakaba
Saranley
Dhiinsoor
Baardheere
Warshiikh
Afgooye
Afgoi
MUQDISHO MOGADISCIO
BANAADIR
Awdheegle
Audegle
Jasiira
Qoryooley
Shalambood
Marka Merca
SHABEELLAHA HOOSE
Barawaa
Brava
Hobyo
Dujuuma
Buu'aale
Banta
Habaswein
Merti
Dif
BILESHA PLAIN
JUBBADA DHEXE
Labadde
Jilib
Amadow
Lboi
Hagadera
Kamsuuma
Jamaame
Margherita
Equatore
JUBBADA HOOSE
Kismaayo
Chisimaio
ISOLE GIUBA
Garissa
Sake
Tula
Bura
Kolbio
Buur Gaabo
Raas Jumbo
Ras Chamboni
NGANGERABEL PLAIN
Kakya
Hola
Kutha
Bacino Somalo
Somalia Basin
Indian Ocean
3330
3160
5050
1555
595
1535
1400
2200
2408
2002
1858
1918
1613
1269
1200
1155
1100
1000
550
485
400
228
Aseb
Asaab
Dabay Sama
Madinat ash Shaab
Lahij
Zinjibar
Turbah
Dar al Umayrah
Khor Anghar
Fenerwa
Maychew
Korem
Alamata
Abuna Yosef
Lalibela
Kobo
Serdo
Tendaho
Weldiya
Wuchale
Mekdela
Bati
Dese
Kombolcha
Meryam
Were Ilu
Kemise
Kemisse
Debre Sina
Debre Libanos
Sheno
Ankober
Mieso
Awash
Bedesa
Gelemso
Mechara
Kebe Teferi
Debra Zeyt
Mojo
Nazret
Asela
Bekoji
Shashemene
Wendo
Yirga Alem
Meslo
Gobe
Ginir
Asasa
Robe
Kibre Mengist
Ara Fana
El Kere
El Medo
Negele
Negheli
Filtu
Moyale
Mega
Celiago
Dolo
Bokol Mayo
El Niabo
Wachile
Arero
Moyale
Takaba
Garbahaarrey
Buna
El Wak
Ceel Shaama
Khorof Harar
Giniftu
Wajir
Habaswein
Merti
Mado Gashi
Bilesha Plain
Dif
Lak Dera
Lboi
Hagadera
Amadow
Labadde
Jilib
Kamsuuma
Jamaame
Margherita
Sake
Garissa
Tula
Bura
Kolbio
Buur Gaabo
Raas Jumbo
Ras Chamboni
Kutha
Kakya
Hola
Nganga Rabel Plain
Isole Giuba
Shebelle
Wabe Shebele
Fafen
Ueb
Ueb Scebeli
Genale
Dawa
Daua
Dasea
Mojo
Awash
Hawash
Lake Abe
Lake Langano
Lake Zeway
Lake Shalla
Lake Awasa
Lake Abaya
Lake Chamo
Lake Turkana
Lake Stefanie
Lake Rudolf
Omo
Gibe
Baro
Akobo
Sobat
Nile
Blue Nile
Abbay
Tekeze
Setit
Atbara
Gash
Barka
Mareb
Ethiopian Highlands
Somali Plateau
Ogaden
Haud
Hawd
Mudug
Nugaal
Migiurtinia
Bari
Karkaar
Sool
Sanaag
Togdheer
Woqooyi Galbeed
Gedo
Bay
Bakool
Hiiraan
Galguduud
Mudug
Nugaal
Bari
Sool
Sanaag
Togdheer
Woqooyi Galbeed
Awdal
Maroodi Jeex
Saaxil
Banaadir
Shabeellaha Dhexe
Shabeellaha Hoose
Jubbada Dhexe
Jubbada Hoose

CAPITOLO 3

la sconfitta nella Seconda Guerra Mondiale, la Somalia – come visto nella prima parte di questo stesso capitolo – restò affidata all'Italia in amministrazione fiduciaria fino al 1960, anno che la vide tornare alla totale indipendenza.

Tra vicende molto spesso drammatiche, si giunse alla fine degli anni Ottanta – inizio anni Novanta, quando una violenta insurrezione rovesciò e costrinse alla fuga il dittatore Siad Barre, accusato di aver accumulato favolose ricchezze attraverso la corruzione. Cacciato il dittatore, in luogo del periodo di pacificazione e di ricostruzione che tutti si sarebbero aspettati, ebbe inizio una ancor più feroce guerra civile tra le diverse fazioni che avevano provocato la caduta del precedente padrone. A contendersi il diritto a guidare il paese erano soprattutto due personaggi: il generale Aidid e il presidente Ali Madhi. Continuarono le carneficine, mentre bande di predoni, con garanzia di totale impunità, si dedicavano ai saccheggi più sfrenati.

Fra i principali fattori che spinsero l'opinione pubblica internazionale in favore di un intervento in Somalia, vi furono le immagini dei bambini somali vittime della denutrizione. Nella foto: «Pipistrello» (nomignolo affettuoso ma impietoso datogli dai militari italiani), bambino somalo ricoverato presso il Nucleo Chirurgico Elitrasportabile (foto M. Argenziano).

Alla guerra civile si aggiunse, quasi naturale conseguenza, una tremenda carestia. I teleschermi di tutto il mondo irradiarono a getto continuo le allucinanti immagini di bambini morti o morenti per denutrizione, che diedero inizio a un consistente invio di aiuti da parte di privati, ma soprattutto di associazioni umanitarie internazionali; aiuti che, il più delle volte, proprio per la mancanza di un'autorità politica e di polizia locale, finivano nelle mani degli stessi predoni (i cosiddetti «morian»): ogni tentativo di salvezza o di soccorso per gli individui più deboli, ai quali in teoria gli aiuti erano indirizzati, veniva così vanificato.

Del problema si faceva carico l'Organizzazione delle Nazioni Unite la quale, con apposita risoluzione, autorizzava i membri dell'ONU ad effettuare interventi atti a risolvere la situazione.

Negli Stati Uniti, nel frattempo, il presidente George Bush, dopo il picco di popolarità raggiunto a seguito degli eclatanti successi militari e politici in campo internazionale (la cattura del narcotrafficante nicaraguense Noriega, la vittoria sull'Iraq nella Crisi del Golfo, la caduta del Comunismo), aveva visto precipitare i favori della sua gente a causa della forte recessione economica che aveva colpito l'America e, nelle elezioni del 1992, era stato sconfitto dal rivale Bill Clinton. Prima di cedere il potere però, fra gli ultimi atti da presidente, decideva l'invio di 25 mila soldati USA in Somalia, a risolvere la crisi di quel paese.

Ibis

Il governo italiano, contro il gradimento degli stessi Statunitensi, decideva di partecipare alla missione, denominata dagli Americani «Restore Hope» (restituire speranza), con un proprio contingente; la stessa missione, per l'Italia, si sarebbe chiamata «IBIS». Al completo dei suoi effettivi, il contingente avrebbe contato 2500 militari circa, forniti inizialmente dalla Brigata Paracadutisti «Folgore», da avieri della 46ª Aerobrigata, da marinai del «San Marco», dal Reparto di Sanità della «Centauro». Al comando di Italfor era il generale Giampiero Rossi cui, dopo qualche mese, subentrava il generale Bruno Loi, comandante della «Folgore».

La popolazione somala, sulle prime,

Il Check-point «Pasta», teatro dello scontro più feroce e della giornata più luttuosa per le forze italiane (foto A. Carretta).

si mostrò ben poco disposta alla simpatia nei confronti delle truppe italiane; non era infatti stato dimenticato l'aiuto del governo italiano al deposto dittatore.

Tale atteggiamento, dopo il primo impatto, ebbe a mutare, grazie al comportamento dei militari stessi, che avevano conferito alla loro presenza sul posto la connotazione forse più aderente alle direttive dell'ONU, con prevalenza del fattore umanitario su quello militare, al contrario degli Americani, che agivano più in veste di poliziotti che di amici. La situazione precipitò allorché, con un episodio dalla dinamica mai ben chiarita, 23 soldati pakistani delle forze ONU venivano uccisi dai partigiani della fazione di Aidid.

Scattò la rappresaglia e il generale Aidid divenne il personaggio più ricercato della terra. Nel tentativo di catturarlo, si scatenarono violenti scontri tra le truppe ONU e i fedeli del generale. In uno di questi scontri, che segnò il giorno più drammatico della presenza italiana in Somalia, al check-point «Pasta» (così chiamato per la presenza, nei pressi, di un ex pastificio) perdevano la vita tre militari italiani. Questo episodio acuì notevolmente il dissidio fra il comando delle forze statunitensi e quello italiano, propugnatore il primo della politica del pugno di ferro, il secondo invece sostenitore della necessità di trovare una soluzione attraverso il dialogo tra le parti in lotta.

Quanto l'Italia avesse ragione lo si vide allorché gli Stati Uniti, dopo inutili tentativi di normalizzare la situazione con la forza, senza peraltro riuscire a catturare Aidid, che per questo diveniva una sorta di eroe per tutti i suoi, rinunciavano alla caccia e iniziavano il disimpegno dalla Somalia.

In analogia, anche il governo italiano decideva il rientro in patria del proprio contingente nel quale, nel frattempo, alla «Folgore» era subentrata la Brigata «Legnano», agli ordini del generale Carmine Fiore. Il rientro avveniva per scaglioni, così com'era avvenuta la partenza, e veniva completato nel marzo del 1994.

La Somalia restava con tutti i suoi problemi ancora da risolvere.

L'attività logistica

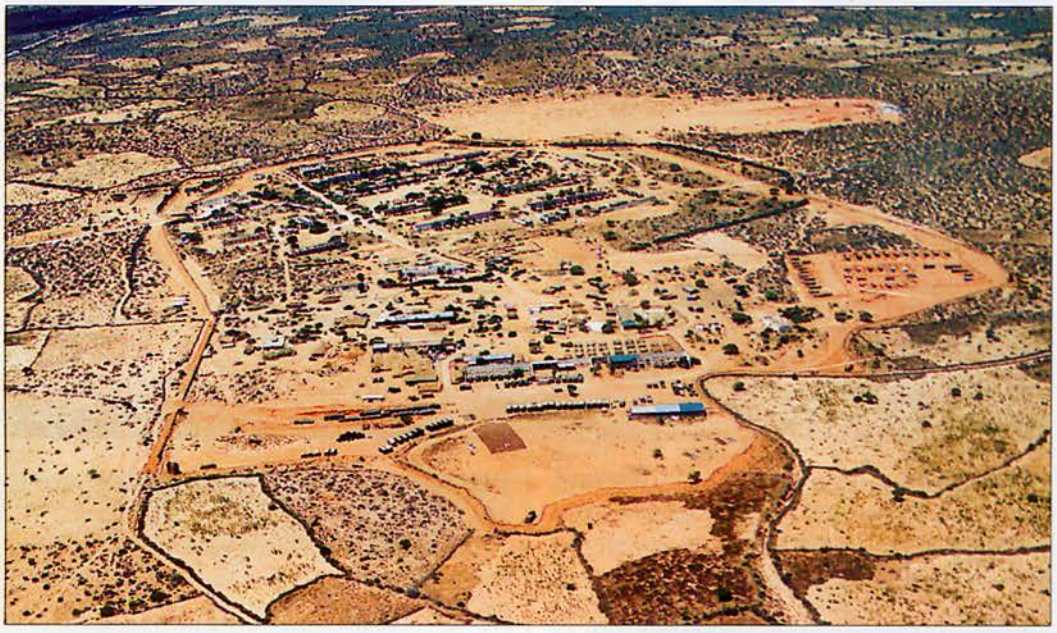
A rappresentare il Corpo Automobilistico, nel corso dei primi 8 mesi della missione, fu il *Battaglione Logistico «Folgore»*, agli ordini del tenente colonnello Pasquale Terreri.

Un primo ridottissimo nucleo di personale del Battaglione Logistico, partito il 14 dicembre 1992 su un C 130, atterrò all'aeroporto di Nairobi insieme ad alcuni incursori del «Col Moschin» e, con essi, prese parte all'azione di oc-

CAPITOLO 3

cupazione dell'ambasciata italiana a Mogadiscio. Tre giorni prima, sulla nave «Sardinia Viva», era partita una consistente aliquota di materiali e mezzi del Battaglione, che approdò al porto di Mogadiscio il giorno di Natale. Il personale, invece, sarebbe affluito per via aerea. Trasferitosi a Balad per via ordinaria, il reparto mise subito mano all'approntamento del campo, utilizzando alcuni ruderi di caseggiati, diroccati e scoperchiati, in piena savana, un tempo sede estiva dell'Accademia Militare Somala.

Prima attività, l'organizzazione della sicurezza del campo che, per tutto il suo perimetro di 5 chilometri circa, venne recintato di concertina, ad opera soprattutto della compagnia genio della brigata, anch'essa ospite del campo insieme al 186° battaglione e al Comando della Brigata. Quest'ultima, dopo



Veduta aerea del campo di Balad, sede del Battaglione Logistico «Folgore» (foto Btg. L. «Folgore»).

La popolazione fuggita dai villaggi viene caricata sugli automezzi del Battaglione Logistico e ricondotta presso le proprie abitazioni (foto A. Carretta).

aver assunto il comando di Italfor, vi si trasferì da Mogadiscio.

L'attività del Battaglione si rivolse subito verso molteplici direzioni. In primo luogo, esso assolse ai propri compiti di istituto: riparazioni, rifornimenti, recuperi, trasporti, a favore delle altre unità più strettamente operative.

Ma operativo fu anche lo stesso Battaglione Logistico. In primo luogo, esso si dedicò al trasporto dei profughi, la sicurezza dei trasporti stessi.

Ma il Battaglione dedicò le sue energie anche a favore della popolazione, con iniziative volte soprattutto al miglioramento delle sue condizioni. Venne ripristinato un edificio orfonotrofio, che venne intitolato a G. Marconi, e istituita una scuola frequentata da 250 bambini, entrambi affidati, per la gestione, a personale locale.

Contemporaneamente, venne attivato dall'Italia l'invio di materiali, quali viveri, vestiario, giocattoli. Merita a tal proposito, una doverosa menzione l'iniziativa scaturita da una lettera inviata dal tenente colonnello automobilista Ferdinando Guarnieri, in servizio a Balad, a «Il Giornale» e pubblicata il 23 aprile 1993. Colpito e commosso dalle misere condizioni dei bambini dell'orfanotrofio, l'ufficiale aveva sollecitato, attraverso il quotidiano, l'invio di qualsiasi cosa, anche e soprattutto di ciò che noi gettiamo via perché non più necessario. Primi a raccogliere l'invito furono i soci della Sezione dell'Oltrepò Pavese dell'Associazione Nazionale Paracadutisti d'Italia, che inviarono ben 120 colli di materiale di vario genere più molti articoli sfusi. L'esempio veniva seguito, a cascata, da altre associazioni e da singoli privati. Il materiale veniva fatto affluire presso il Comando Brigata «Folgore», a Livorno, e da qui spedito in Somalia. Vennero costruite suppellettili, utilizzando legname di ripiego, specie quello degli imballaggi scartati dagli Americani.

Venne attivata l'assistenza sanitaria alla popolazione con visite sia in sede, sia presso un ambulatorio ester-

L'orfanotrofio «G. Marconi», restaurato dal personale del Battaglione Logistico «Folgore» (foto A. Carretta).

cioè di quanti, spinti dalla fame e dal terrore dei predoni, si erano riversati a Mogadiscio. Sotto le direttive delle N.G.O. (Organizzazioni Non Governative), gli automezzi del Battaglione caricarono questi fuggiaschi e li riportarono ai rispettivi paesi d'origine, ormai non più sotto l'incubo del flagello della carestia e dei «morian».

Una consistente aliquota delle risorse umane del Battaglione Logistico venne distolta per i compiti legati alla sicurezza, dovendo esso assicurare la vigilanza del campo e di un'antenna del ponte radio. Proprio nella vigilanza di questa antenna il contingente italiano dovette lamentare la prima vittima, il paracadutista Giovanni Strambelli, colpito da un proiettile partito accidentalmente dal fucile di un commilitone. Operato nell'ospedale da campo, sarebbe deceduto dopo il suo trasferimento in Italia.

Altra attività continuativa del reparto, il trasporto del matriale proveniente dai containers scaricati dalle navi. L'insufficienza dei trilers disponibili costringeva a percorrere più volte l'itinerario Mogadiscio-Balad, con accentuazione dei problemi connessi al-

CAPITOLO 3

no, dove la popolazione affluiva fiduciosa.

Venne riattivato un pozzo, presente presso il campo, già semifunzionante con una vecchia pompa, ma in mano a persone che si facevano pagare l'acqua a caro prezzo. Il pozzo venne strappato dalle loro mani, venne applicata una pompa più potente azionata da un motore di CM/52 e l'acqua venne messa gratuitamente a disposizione di tutta la popolazione.

Altro settore di attività del Battaglione: la scorta ai giornalisti nazionali inviati di volta in volta ad effettuare servizi sul lavoro e sulla vita del contingente.

Per sollevare il morale dei militari del Battaglione, che non potevano certo fruire di svaghi, vennero approntati uno spaccio, sale con videogiochi, sale lettura, locali con proiezione di videocassette. Con i voli bisettimanali dei C 130 venivano inviati giornali e videocassette riportanti le notizie dei telegiornali nazionali e perfino le registrazioni dei principali incontri di calcio, che potevano a volte essere visti quasi in tempo reale.

Il Battaglione venne coinvolto in pieno negli scontri che costituirono il giorno più tragico dell'intera missione, quando persero la vita il sottotenente Andrea Millevoi, il sergente maggiore Stefano Paolicchi e il parà Pasquale Beccaro.

I contatti con la popolazione, o almeno con gran parte di essa, dopo la diffidenza dei primi giorni, si fecero così amichevoli e cordiali, che venne perfino autorizzato un mercatino all'interno del campo dove i somali venivano a vendere i prodotti della loro agricoltura e piccoli oggetti del loro artigianato.

A settembre del 1993 la brigata «Folgore» veniva avvicendata dalla «Legnano» e, analogamente, il Corpo Automobilistico veniva rappresentato dal suo confratello della nuova grande unità.

L'arrivo del *Battaglione Logistico «Legnano»*, agli ordini del tenente colonnello Nino Mucedda, avvenne il 26 agosto, mentre il grosso della brigata arrivava il 6 settembre.

Anche il Comando del contingente era stato nel frattempo ricondotto a Balad, a seguito delle richieste sollevate dal Comando statunitense che, non condividendo la linea morbida adottata dal generale Loi, ne aveva chiesto la sostituzione, ottenendo un rifiuto dal governo italiano.

Insieme al Comando della Brigata, rientravano a Balad anche tutti i reparti dislocati a Mogadiscio. Questi reparti, nel frattempo, continuavano ad avvicendarsi, anche eterogenei, nel senso che, anche in periodo di comando della «Folgore», erano presenti reparti della «Legnano» e viceversa, come anche reparti in organico ad altre unità (ad esempio, i «Lupi di Toscana» della «Friuli»).

Non staremo ad elencare le date degli avvicendamenti, né tutti i nomi dei reparti; va tuttavia fatto notare che, mentre i reparti operativi ricevevano

Un'autocolonna del Battaglione Logistico «Folgore» percorre le piste della savana (foto «Folgore»).

Strada Mogadiscio-Afgoi: ogni viaggio deve essere adeguatamente scortato (foto P.L. Brachetti).

la sostituzione ogni tre mesi, quelli di supporto, come i battaglioni logistici, restarono sul posto per tutto il tempo che durò il comando della rispettiva brigata.

Occorre considerare che, per il suo funzionamento, il Battaglione era arrivato in Somalia con una forza ben al di sotto del suo organico (171 militari contro 391). Per far fronte alle esigenze venne studiato e adottato un organico che prevedeva la contrazione e fusione delle compagnie mantenimento e rifornimenti in un'unica compagnia, la riduzione della compagnia comando e servizi ad un plotone e la costituzione di una compagnia di sicurezza; il Battaglione veniva peraltro rinforzato con una sezione addetta al mantenimento delle Blindo Centauro e con il Reparto di Sostegno Logistico (RE.SO.LO). Quest'ultima unità era un reparto a livello compagnia, originariamente costituito per i mezzi che operavano a Mogadiscio, ma che con l'arrivo della «Legnano» si trasferì a Balad e si interessò dei mezzi speciali (blindo leggere, trailers, autobotti, autocisterne, ecc.).

L'arrivo del nuovo battaglione logistico, in organico a una brigata meccanizzata e non più paracadutisti, rese necessaria l'esecuzione di lavori di ampliamento della riservetta munizioni e la costituzione di nuovi depositi carburanti, costituiti da 8 enormi vesciconi in plastica da 20 mila litri, il cui acquisto dal commercio si era reso necessario a seguito del ritorno in patria – dove numerose unità erano in crisi per la loro mancanza - di alcune autocisterne. L'autonomia complessiva, per l'intero contingente, veniva mantenuta su 25 giornate/carburante.

Di particolare importanza per il funzionamento dei servizi e della sicurezza dell'intero apprestamento di Balad fu l'esercizio delle stazioni di energia. Il Battaglione Logistico assicurò infatti, con il proprio personale l'efficienza e il funzionamento dei gruppi elettrogeni di grande capacità dell'accampamento di Balad e degli altri appostamenti.

Le attività di trasporto e rifornimento venivano svolte avvalendosi in massima parte di containers, per il trasporto dei quali venivano utilizzati dei trailers militari e, molto spesso, autotreni di ditte somale concessi quale concorso a UNOSOM. Il problema era sempre costituito dal fatto che la portata delle Gru M 180 (18 tonnellate circa) non era adeguata al peso dei containers (30 o più tonnellate, a seconda del peso specifico del contenuto). A tale carenza, successivamente all'arrivo della «Legnano», venne supplito con l'invio dall'Italia di una gru da 40 tonnellate.

L'attività di trasporto veniva effettuata non solo per le proprie esigenze, ma anche per fornire concorso alle altre unità. Alle difficoltà ambientali (inadeguatezza della rete stradale, fondi stradali inconsistenti o addirittura sabbiosi che richiedevano l'uso continuo della trazione totale, elevate temperature, polvere e sabbia, ecc.) si sommavano le necessità di carattere operativo: ogni trasporto doveva essere adeguatamente scortato e ciò richiedeva ulteriore impiego del personale del Battaglione. Nei periodi di tensione, la scorta ai convogli diretti a Mogadiscio fu

effettuata con veicoli blindati e, pertanto, devoluta ad unità operative che avevano tali mezzi in dotazione.

L'attività di mantenimento veniva assicurata in massima parte presso la compagnia mantenimento di Balad. Si provvedeva comunque all'invio di personale specializzato a domicilio ogni qualvolta ragioni di opportunità sconsigliassero la movimentazione del mezzo inefficiente. Di particolare interesse fu la sezione mantenimento delle Blindo Centauro, costituita da personale specializzato proveniente dalla Scuola Truppe Corazzate di Lecce e da sottufficiali della Scuola Trasporti e Materiali con pluriennale esperienza maturata presso le ditte IVECO e OTO MELARA. Affiancato ad essi lavorava un operaio civile (due, nei periodi di affiancamento) fornito dalle stesse ditte.

Un'osservazione va fatta, a proposito dei recuperi, in contrasto, finalmente, con quanto riferito dalle relazioni di precedenti spedizioni in Somalia. Nel corso della guerra 1935-36 – e lo sa bene chi ha letto il primo volume di questa stessa opera, nella parte relativa a tale conflitto – un'avaria all'automezzo era quanto di più funesto potesse avvenire ad un autista: egli veniva abbandonato sul posto, in balia degli eventi e in attesa di un aleatorio e fantomatico recupero. Nel corso della missione «Ibis», con l'automezzo in avaria rimaneva anche una parte della scorta, quando addirittura non si fermava tutta la colonna, fino a che la stessa non era in grado di ripartire al completo.

Gli automezzi tattici diedero tutti ottima risposta, come l'AR/76 ma, soprattutto, il VM/90, da qualcuno giudicato l'automezzo più appropriato rispetto alle esigenze. Non così bene andarono i mezzi privi di trazione integrale.

Un grosso problema, come detto, furono le autogrù M 180, grossa e inspiegabile incongruenza da parte di chi avrebbe dovuto programmare e che richiama alla mente tristi inefficienze passate: lascia perplessi il fatto di non aver previsto una simile sproporzione tra peso dei containers e portata delle gru.

Per quanto riguarda la viabilità, la miglior via di comunicazione era la cosiddetta «Strada Imperiale», pomposa nel nome, ma che avrebbe avuto molto da invidiare alle peggiori strade provinciali del nostro Paese, e soprattutto orribilmente disseminata di buche.

Le piste sabbiose, invece, erano state rinforzate dal Genio, con apposita ghiaia che, costipandosi, forniva una notevole aderenza.

Continuava a funzionare, intanto, l'infermeria realizzata fuori della recinzione perimetrale, dove prestavano servizio quattro ufficiali medici, più un certo numero di crocerossine che quotidianamente prestavano la loro opera a favore della popolazione di colore. In essa venivano effettuate visite ambulatoriali ad oltre 200 persone al giorno, con una degenza di una trentina di malati per i casi che ne prevedevano la necessità. Per le patologie più gravi e per i casi più delicati si provvedeva allo sgombero sull'ospedale da campo di Giohar. Nel periodo di permanenza della «Legnano», si ebbero anche 23 parti ed una donna, in segno di gratitudine, volle chiamare il bambino con il cognome del comandante del Battaglione: Mucedda.

Continuò ad essere assicurata l'assistenza all'orfanotrofio «G. Marconi» e alla scuola pubblica di Balad, con distribuzione di materiale didattico, vestiario, cibo, acqua. Analoghe distribuzioni vennero effettuate anche nei villaggi di Hilweyne, Muriale, Istambul e Basra.

Quello che non poteva mai essere messo in preventivo, specie negli ultimi tempi, era l'atteggiamento della popolazione, estremamente mutevole, che non poteva in alcun modo essere condizionato o guidato in quanto non dipendente dal comportamento dei nostri nei suoi confronti, ma solo dagli umori che correvano tra le varie fazioni e i diversi clan.

Sul finire dell'inverno, prendevano avvio le operazioni di ripiegamento, avvenuto per gradi e a partire dai reparti più lontani da Mogadiscio, quali quelli di Bellet-Uen, Bulo Burti e Giohar. Uno ad uno tutti i reparti transitavano da Balad e andavano ad imbarcarsi a Mogadiscio, lasciando i propri materiali al RE.LO.CO., perché provvedesse alla loro spedizione in Italia. Su disposizione del generale Fiore, venne rimpatriata anche la parte logistica, cioè il Battaglione Logistico e il Reparto Comando e Supporti Tattici.

La componente corazzata

Se a condurre l'Operazione «Ibis» si diedero il cambio diverse grandi unità (in particolare la «Folgore» e la «Legnano» con il concorso di svariati altri reparti), a fornire la componente coraz-

Il Plotone RR del Battaglione Logistico «Ariete» (foto Btg. L. «Ariete»).

zata per tutta la durata della missione e senza mai ricevere avvicendamento fu la sola Brigata Corazzata «Ariete». A cinquant'anni esatti da quel lontano 1942, in cui rifulse il valore e la gloria dell'omonima Divisione, carristi e autieri tornavano in terra d'Africa. Ad assicurare un prezioso e decisivo contributo nei momenti più difficili fu infatti una compagnia di formazione su carri M/60 tratta dai Reggimenti 32° e 132°.

Il supporto logistico a questa compagnia venne fornito, ovviamente, dal Battaglione Logistico della stessa Brigata, con sede presso la caserma «Baldassarre» di Maniago, comandato dal Ten. Col. Nicolino Santone, che inviò sul suolo somalo un'unità a livello plotone RR rinforzato per la riparazione di mezzi ruotati e cingolati. Per il suo funzionamento si alternarono complessivamente 3 ufficiali, 14 sottufficiali e 63 militari di truppa.

Nel corso della missione vennero sperimentati con successo e soddisfazione – anche perché si trattava di operare su un banco di prova reale e non in esercitazione – le nuove attrezzature di campalizzazione della compagnia mantenimento.

Non di sola logistica, tuttavia, si occuparono gli uomini del Battaglione. Al pari dei loro colleghi di armi combattenti, anch'essi vennero impiegati in servizi di scorta, come pure di sentinella presso i check-points.

Fra questi uomini – tutti meritevoli di elogio per l'impegno profuso – potrà essere citato il maresciallo del Corpo Automobilistico capo officina Salvatore Parisi, responsabile anche del programma di ripresa dell'attività sportiva in favore della popolazione somala. In tale veste e mediante l'espletamento di questa attività, egli contribuì notevolmente alla ripresa del dialogo tra etnie diverse che da tempo conducevano lotta armata. Fu proprio in virtù del prestigio acquisito presso la popolazione, che egli un giorno trasse fuori da un gravissimo pericolo una pattuglia italiana già accerchiata da una folla minacciosa, fra la quale vi erano moltissimi armati, riuscendo a calmare gli animi solo grazie al suo carisma e alla sua popolarità.

Per tutto il suo operato, e in particolare per l'azione descritta, egli ricevette riconoscimenti da parte di comandanti di altri contingenti e un encomio da parte dello stesso comandante del contingente italiano, generale Carmine Fiore.

RE.LO.CO.

Un'analisi approfondita e dettagliata merita, nell'ambito dell'operazione «Ibis», l'attività del Re.Lo.Co., per due ragioni in particolare:

– l'assoluta novità da esso rappre-

CAPITOLO 3

sentata rispetto ad ogni spedizione o missione precedente;

– il fatto che la sua costituzione e il suo funzionamento venissero assegnati a un ente e a personale del Corpo Automobilistico.

Lo esamineremo nelle varie fasi della sua esistenza, cercando di scandagliare, momento per momento, i travagli nei quali il reparto si trovò a nascere, le difficoltà nelle quali dovette operare e che fu costretto a superare, gli ammaestramenti che alla sua conclusione sarebbero stati tratti.

Il Re.Lo.Co. (Reparto Logistico di Contingenza), era stato concepito dal generale Vozza, Capo del IV Reparto dello SME. L'idea, pur se originale in ambito forze armate italiane, nasceva in realtà dall'osservazione dell'organizzazione logistica in atto presso gli eserciti alleati nella recente Guerra del Golfo e nella successiva missione in Kurdistan.

Si trattava, in sintesi, di costituire un'unità che si dedicasse esclusivamente e specificamente alla soluzione di tutti i problemi connessi all'invio di uomini, mezzi e materiali nella località di missione, svincolando dalla stessa incombenza i reparti logistici delle unità interessate.

Era l'11 dicembre 1992: i preparativi per l'invio del contingente erano già in atto ed erano giunte, al Comando Regione Militare Tosco Emiliana, le disposizioni logistiche da parte di SME - IV Reparto. Queste contenevano, tra gli altri ordini, quello di costituire un Re.Lo.Co., ripartito in due aliquote, una sul territorio nazionale, l'altra su quello somalo.

Il «Re.Lo.Co. Italia»

Il compito di costituire l'aliquota nazionale veniva assegnato alla Regione Militare Tosco Emiliana, competente sul territorio in cui aveva sede la Brigata Paracadutisti «Folgore».

Scendendo lungo la linea di comando, l'ordine venne trasmesso al Comando dei Servizi Trasporti e Materiali della stessa regione e, su espresso desiderio del suo Capo, generale Alessandro Paganucci, il compito della realizzazione pratica della nuova unità venne assegnato al comandante del 7° Battaglione Trasporti «Monte Amiata», unità dipendente dallo stesso Comando, agli ordini del tenente colonnello automobilista Alberto Festa.

Dalla decisione all'attuazione, il passo fu immediato, perché fu subito chiaro che le difficoltà da superare sarebbero state molte e ingenti. In pratica, i soli elementi forniti dal pacchetto d'or-

Lo staff del Comando del Re.Lo.Co., al completo: il tenente colonnello Pierluigi Brachetti (secondo da sinistra), prima vice comandante del Re.Lo.Co. «Italia», poi comandante del Re.Lo.Co. «Somalia» fino alla conclusione; il tenente colonnello Mario Righele (in mimetica), comandante dell'aliquota somala nella prima fase; il tenente colonnello Alberto Festa (con gli occhiali), comandante del Re.Lo.Co. «Italia» per tutta la durata della missione (foto A. Festa).

dini erano una bozza di organigramma (che prevedeva 5 ufficiali, 12 sottufficiali, 68 militari di truppa) e un accenno ai compiti, che erano quelli derivanti dalle attribuzioni di responsabilità del reparto. Quanto a tutto il resto, cioè dove, come, con quali mezzi affrontare il compito... buio pesto. Non esistevano infatti librette, norme, regolamenti in materia; non esistevano precedenti cui far riferimento anzi, tutto ciò che il reparto avrebbe affrontato, avrebbe poi dovuto far scuola per analoghi reparti futuri.

Dopo due giorni, lo stesso tenente colonnello Festa, con un nucleo di personale e con mezzi del suo stesso battaglione, rinforzati da modeste aliquote delle brigate «Folgore» e «Friuli», dava avvio alla costituzione del reparto.

Vagliate diverse possibilità, quale sede di attività venne scelta la sala di rappresentanza della Brigata «Folgore», a Livorno, la quale, sgomberata da divani e poltrone, venne rusticamente arredata con le prime suppellettili, indispensabili a consentire al personale di svolgere il proprio lavoro. Si trattò, almeno inizialmente, del materiale più facilmente reperibile, cioè quello campale.

Per le comunicazioni tra lo stesso personale, prevedendo per esso un impiego frazionato, vennero adottate delle radio «Motorola».

Il salone venne diviso in compartimenti, con tavolo per il Comando, una zona informatica, un nucleo coordinamento attività portuali e un nucleo coordinamento attività aeroportuali, più un tavolo di segreteria per la gestione del reparto stesso, che diveniva distaccamento del 7° Battaglione Trasporti «Monte Amiata»: il tenente colonnello Festa, comandante del Re.Lo.Co., continuava infatti ad essere comandante dello stesso Battaglione.

Come si intuisce dalla ripartizione del salone, i due grossi e distinti settori verso i quali si sarebbe indirizzata l'attività del Re.Lo.Co. sarebbero stati i trasporti navali e quelli aerei. Al personale incaricato per i primi giorni restarono affiancati, quali consulenti, il colonnello Sportelli, allora direttore della 7ª ORE, e il maggiore Orieti, per l'esperienza dagli stessi acquisita in fatto di trasporti intermodali nelle precedenti missioni in Albania e in Kurdistan.

Un certo disagio si manifestò, ma solo inizialmente e di breve durata, naturale ogni volta che in un organismo, in questo caso la Brigata «Folgore», viene ad innestarsi un corpo (il Re.Lo.Co.) estraneo a quelle che sono le abituali attività della grande unità; un disagio che nasce dall'abitudine ad affrontare problemi di natura diversa, con priorità anch'esse diverse (quale ufficiale automobilista, avvezzo a parlare di motori, ricambi e chilometri, non ha provato la classica sindrome del «pesce fuor d'acqua», trovandosi all'improvviso ad operare tra uomini dalla stessa divisa, ma con mostrine diverse?)

A mettere a loro agio gli automobilisti fu la sagace ed efficace azione di comando dello stesso comandante della Brigata «Folgore», generale Bruno Loi, e dei suoi più diretti collaboratori dello Stato Maggiore. Questi infatti, al quotidiano rapporto serale convocavano anche il comandante del Re.Lo.Co., il quale poteva così rapidamente acquisire un quadro concreto della situazione, rendersi ben conto di ciò che si richiedeva al suo reparto e conoscere i problemi operativi dai quali discendevano quelli logistici.

Man mano che un nuovo problema si presentava, se ne studiava la soluzione e lo studio effettuato andava ogni volta a costituire bagaglio di esperienza e di insegnamento per il superamento dei problemi successivi, che provenivano da 360 gradi, investendo ogni settore di attività.

Già al primo approccio si scoprì che una delle prime difficoltà scaturivano dal diverso «vocabolario» adottato da Esercito, Marina e Aeronautica: termini come «rizzare», o «farfalla» – tanto per citare alcuni esempi – familiari per un marinaio, gettavano nello sconcerto l'automobilista. Per sopperire almeno alle difficoltà di comprensione con l'Aviazione Militare, vennero affiancati al Re.Lo.Co. il comandante della compagnia aviorifornimenti della SMIPAR ed una piccola aliquota di sottufficiali e militari di truppa addetti agli avioimbarchi.

Tutto, veramente tutto, era da imparare, dalla soluzione di problemi di carattere doganale (che comportavano relazioni con ispettori doganali ed esponenti della Guardia di Finanza), sanitario (che implicavano la conoscenza di una complessa normativa relativa alle derrate alimentari), di interconnessione con diversi apparati dello Stato. Il tutto venne per fortuna facilitato dalla grande disponibilità degli interlocutori (ispettori, prefetti, ecc.) e dagli ottimi rapporti stabiliti con gli stessi.

CAPITOLO 3

L'attività del Re.Lo.Co. iniziava purtroppo ad operazioni già avviate da due giorni. Due navi erano infatti già partite ed erano stati programmati tutti i movimenti per i quindici giorni successivi.

Inizialmente l'Alitalia si rifiutava di effettuare voli per la Somalia, a causa della situazione politico-militare di quella nazione, la stessa situazione, d'altra parte, che era stata all'origine della missione; perciò lo Stato Maggiore aveva dovuto prendere a nolo alcuni 747 delle linee americane. Solo dopo un mese e dopo che le truppe ONU avevano già saldamente messo piede in Somalia, l'Alitalia acconsentì a mettere a disposizione i propri velivoli.

Nella fase di trasferimento, poiché il materiale viaggiava per lo più con vettori navali e il personale con vettori aerei, fu necessario sincronizzare i movimenti per far sì che il loro arrivo in zona di missione fosse contemporaneo e che le navi venissero subito scaricate (chi ha letto i precedenti volumi di questa opera ricorderà in quali e quante circostanze gli uomini raggiunsero le zone di operazione molto prima dei mezzi e dei materiali). Qualcosa, tuttavia, non funzionò con il necessario tempismo, in occasione della prima mandata: poiché non era stato tenuto conto del tempo necessario alle operazioni di attracco, di scarico e di trasporto, i primi paracadutisti giunti in Somalia dovettero fare affidamento, per i primi giorni, soltanto sulle loro razioni «K».

Era la prima volta per tutto, anche per l'attuazione di quei famosi trasporti intermodali dei quali gli ufficiali del Corpo Automobilistico avevano tutt'al più sentito parlare in occasione della frequenza di qualche corso, ma che mai avevano applicato né visto applicare. Il materiale arrivava per ferrovia o per via ordinaria, per proseguire il viaggio via nave o aereo, ovviamente con tutta una serie di approntamenti preventivi che occorreva conoscere. Si rivelò preziosa, nella prima fase, la collaborazione della ditta S.A.I.M.A., per il caricamento dei containers sulle navi.

I trasporti con vettori navali si sviluppavano con la seguente dinamica: dal Comando Brigata venivano rappresentate le esigenze di trasporto e queste venivano tradotte in capacità di carico di una nave e in numero di containers necessari da parte del Re.Lo.Co. Mentre i containers viaggiavano verso

Caricamento di materiali su aerei presso l'aeroporto di Pisa (foto A. Festa).

i reparti per il loro riempimento, dall'altra parte viaggiavano le richieste a SME – Ufficio Movimenti e Trasporti il quale, in coordinamento con SME – Ufficio Logistico, assegnava il vettore navale e comunicava il giorno in cui sarebbe stato disponibile.

Apparve subito evidente, allo scopo di pervenire a parlare tutti un comune linguaggio, la necessità di una modulistica standardizzata, che venne studiata e fatta stampare seduta stante da una tipografia livornese, resasi disponibile nonostante la concomitanza delle festività natalizie, proprio per aver recepito l'importanza della missione.

Apposite etichette applicate su ogni container identificavano, con prestampigliature in inglese: chi spediva, a quale reparto era destinato il carico, la sede del reparto e la natura del carico espressa in sigle internazionali.

Un curioso contrattempo stava per verificarsi, in quei primi giorni di assestamento: insieme agli automezzi destinati alla Somalia, il comandante si avvide che gli addetti stavano caricando anche quelli del Re.Lo.Co., cioè quelli con i quali egli si muoveva, per svolgere il suo lavoro, all'interno del porto. Da questo, per fortuna evitato, inconveniente, scaturì l'idea di approntare uno stemma che caratterizzasse e identificasse il Re.Lo.Co. stesso, uno stemma che venne poi apposto su tutti gli automezzi e che aveva anche la funzione di lasciapassare per i movimenti interni.

Il contrassegno ideato dal Ten. Col. A. Festa per distinguere personale, automezzi e infrastrutture del Re.Lo.Co. «Italia».

Caricamento di automezzi sulle navi presso il porto di Livorno (foto A. Festa).

CAPITOLO 3

Una sola responsabilità non era a carico del Re.Lo.Co., nei confronti del materiale, quella della gestione amministrativa: esso cioè non veniva assunto in carico. Per il resto, le incombenze erano veramente molteplici e pesanti: dal disbrigo delle pratiche doganali, al controllo sulla corretta effettuazione del trasporto e del caricamento, alla preparazione della documentazione da inviare al Re.Lo.Co. Somalia, che questo doveva ricevere, via aerea, ben prima dell'arrivo delle navi, onde predisporre le operazioni di ricezione.

I contatti con il Re.Lo.Co. Somalia, tramite il satellitare, erano immediati e molto efficaci, sì che i due rispettivi comandanti potevano trasmettersi anche verbalmente ogni informazione utile.

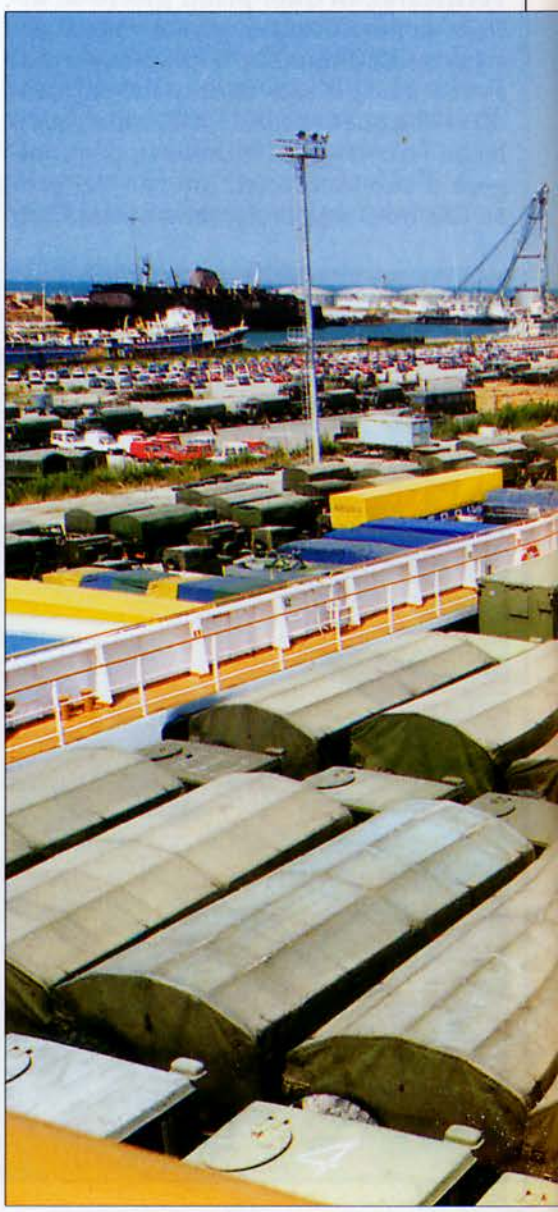
Il caricamento delle navi seguiva una procedura ben precisa e codificata e avveniva mediante coordinamento con la capitaneria di porto e con il R.I.Na. (Registro Italiano Nautico), soprattutto per quanto aveva attinenza con la sicurezza dell'imbarco. Una volta conosciuto il quantitativo dei mezzi, del materiale e dei containers da trasportare e la tipologia della nave, si approntava un piano d'imbarco che veniva sottoposto alla verifica del comandante della nave stessa, il quale poteva approvare o modificare. Da sottolineare che, spesso e volentieri, questo comandante non parlava italiano e che il Re.Lo.Co. non disponeva di interpreti, né di inglese né di alcuna altra lingua; ma – siamo o non siamo italiani? – si finiva sempre per capirsi.

Ogni genere di materiali presentava i suoi bravi problemi, da risolvere di volta in volta con soluzioni sul tamburo. Particolarmente gravi erano quelli relativi alle munizioni. Chi è del mestiere sa che queste vanno stivate per gruppi di compatibilità, essendoci degli esplosivi che diventano estremamente pericolosi e deflagranti in presenza di determinate altre sostanze esplodenti. Che fare, allora, quando un container era pieno solo a metà e le restanti munizioni da caricare erano incompatibili con quelle già stivate?

Anche le autocisterne fornivano materia per pensare, dovendo essere munite di apposito certificato che garantisse che le stesse erano state bonificate e rese inerti, cioè che al loro interno non vi fossero più vapori pericolosi.

Problemi ancora diversi davano gli shelters e i containers frigo-freezers, carichi di derrate alimentari, le cui temperature non dovevano salire oltre una certa soglia, pena la perdita del carico. Venne perciò nominata una commissione di tecnici (veterinario, commissario, comandante del Re.Lo.Co.) che verbalizzava, in un apposito stampato, le modalità di caricamento e che, nei giorni di attesa dell'imbarco, controllava e registrava quotidianamente le temperature di ogni container. La stessa commissione vigilava sui frigo-freezers fino al momento del caricamento sulla nave e anche dopo, in quanto si accertava che essi fossero stati regolarmente allacciati alla rete elettrica di bordo; dopodiché faceva firmare al comandante una dichiarazione relativa al regolare funzionamento degli shelters all'atto della partenza.

Nel caricamento degli automezzi, le cose andavano relativamente bene in presenza di navi dotate di rampe di salita. In mancanza di queste, essi veni-



vano caricati con le gru del porto, oppure con quelle montate sulle stesse navi. Ma anche qui... problemi.

Gli automezzi venivano infatti imbracati e issati con le apposite reti; poiché i VM/90 presentano parti della carrozzeria in vetroresina, queste, compresse dalle reti stesse nello sforzo di sollevamento, potevano essere spezzate, sì che si dovette ideare una sorta di castelletto metallico che, mentre la rete veniva issata, la mantenesse divaricata.

Così pure venne inventato un nuovo incarico per il personale: quello di «smarcatore». Agivano in due ad ogni imbarco/sbarco. Ognuno recava in mano un elenco dettagliato del materiale da caricare o scaricare e, man mano che questi venivano portati a bordo o sulla banchina, ne smarcavano (cioè spuntavano) il nome. Alla fine i due elenchi venivano confrontati per avere la certezza dell'esattezza della registrazione.

Ogni nave richiedeva dalle 24 alle 36 ore, durante le quali era sempre lo stesso personale a lavorare ininterrottamente o con poche ore di sosta per riposare.

Lo spazio disponibile sulla nave veniva sfruttato al centimetro e con la massima razionalizzazione possibile: a volte, caricato l'ultimo automezzo, rimaneva uno spazio di mezzo metro, buono, ad esempio, per infilarvi un motocompressore, sì che alla fine non rimaneva che lo spazio strettamente necessario per il battente del portellone.

Terminato il caricamento e partita la nave, non si esauriva lì l'attività del comandante, il quale doveva far rientro presso gli uffici del Re.Lo.Co. per elaborare la modulistica e diramare allo SME, al Comando Regione Militare e al Comando Brigata, i dati relativi al caricamento e l'ora della partenza.

Per fortuna, dopo l'iniziale e concitata fase della partenza del contingen-

La nave, carica in ogni ordine di spazio, è pronta a salpare (foto A. Festa).

te, giunse la fase di routine e le partenze delle navi presero una cadenza quindicinale, mentre continuavano ad essere quasi giornaliere quelle degli aerei (talvolta Alitalia, ma più spesso C 130 dell'Aeronautica). L'organigramma del Reparto si era nel frattempo ampliato a 10 ufficiali, 13 sottufficiali e 90 militari di truppa.

Tutta la documentazione relativa ad ogni nave in partenza veniva accuratamente raccolta e conservata ed era tale e tanta da riempire, per ogni nave, un raccoglitore completo.

I movimenti dei vettori aerei avvenivano invece attraverso le seguenti procedure.

La Brigata rappresentava al Re.Lo.Co. le necessità di trasporto, che venivano da questo riepilogate e trasmesse a SME – Ufficio Movimenti e Trasporti il quale, in coordinamento con lo Stato Maggiore dell'Aeronautica e la Direzione dell'Alitalia, definiva tipo di vettore e giorno di imbarco. Il Re.Lo.Co. dava quindi disposizioni al Comando Brigata inerenti gli orari e le modalità di afflusso di personale, mezzi e materiali, e sbrigava tutte le pratiche relative allo sdoganamento dei materiali anche nei confronti dei civili autorizzati (per lo più giornalisti, nei confronti dei quali esisteva anche l'incombenza di procurar loro le necessarie autorizzazioni).

I contatti tra Re.Lo.Co. e Alitalia avvenivano attraverso il caposcalo di Pisa; con l'AM, attraverso la sala operativa della 46ª Aerobrigata. I problemi maggiori sorgevano al momento della partenza, in quanto il personale da imbarcare si presentava sempre con bagagli eccedenti di gran lunga il peso massimo consentito dalle norme di sicurezza dei voli. Era a quel punto che si intrecciavano lunghe e laboriose trattative nelle quali il Re.Lo.Co. fungeva da intermediario, e quasi sempre si raggiungeva un accordo che consentiva il trasporto di un bagaglio il cui peso toccava il limite massimo possibile.

La presenza dei giornalisti creava problemi di altra natura: la curiosità professionale di questi e la loro necessità di raccogliere ogni notizia utile alle esigenze dell'informazione contrastavano spesso contro le garanzie di sicurezza e riservatezza richieste dalle operazioni militari, per cui erano continue le raccomandazioni al personale militare perché si astenesse dal fornire informazioni.

Appartenevano ad ogni testata, i giornalisti, sia civile che militare, sia della carta stampata che della televisione, sia locale che nazionale.

Il primo servizio televisivo avvenne in occasione del rientro del primo aereo dalla Somalia.

Altro problema sorse allorché vennero inviati dei flaconi di sangue, plasma e vaccini all'ospedale da campo a Balad: in questa circostanza fu necessario studiare degli adattatori per i frigoriferi portatili per collegarli alla rete degli aerei.

Lo strumento si perfezionava sempre più; via via che un problema veniva affrontato e risolto si perfezionavano le procedure, poiché questi problemi non presentavano mai aspetti tali da ricalcare, quasi come carta carbone, altri già affrontati: ogni volta c'era un particolare diverso che richiedeva un nuovo studio.

Problemi di altra natura sorsero allorché cominciò il riflusso dalla Somalia, con i primi militari che rientravano per licenza o perché rimpatriati. È comprensibile che ognuno di essi, in varia misura, tendesse a portare con sé qualche ricordino della propria avventura, che però non sempre si armonizzava con le norme che regolano le importazioni. Fu necessario perciò coordinare il lavoro con la Direzione del Corpo Forestale dello Stato e con il Comando della Guardia di Finanza, affinché nulla sfuggisse alle maglie del controllo. Nessun occhio di riguardo venne usato, nei confronti del personale reduce da «Ibis», non più di quanto sarebbe avvenuto ad un comune turista. Tutto venne comunque trattato con la dovuta riservatezza, allo scopo di salvaguardare l'immagine della Forza Armata.

Un problema in più, che vanificava molte delle esperienze che venivano man mano acquisite, nasceva dai frequenti avvicendamenti del personale del Re.Lo.Co. Per il suo funzionamento, infatti, erano stati utilizzati ufficiali e sottufficiali che ricoprivano incarichi ben precisi presso i loro reparti di provenienza, l'operatività dei quali entrava così in crisi, quando l'assenza si protraeva oltre certi limiti. Da qui, la necessità di dare il cambio con una certa frequenza. Nonostante venisse usata l'accortezza di concedere qualche giorno di affiancamento, ciò non era mai sufficiente perché i nuovi si muovessero con l'automatismo dei vecchi. Spesso, anzi, una o più mansioni ven-

Lo stato degli automezzi al rientro dalla missione (foto A. Festa).

nero assunte in proprio dal comandante del Re.Lo.Co., in attesa che i nuovi arrivati divenissero padroni della loro materia.

Dopo alcuni mesi, anche il 7° Battaglione Trasporti «Monte Amiata» cominciò a mostrare segni di chiara sofferenza per l'assenza del proprio personale, in particolare del comandante, tanto che si rese necessaria l'assegnazione di un ufficiale superiore con incarico di vice-comandante.

Dopo otto mesi dall'inizio della missione, alla «Folgore» subentrava la «Legnano» e questo rappresentò un nuovo momento di crisi per il Re.Lo.Co., crisi legata a due fattori fondamentali:

– il fatto di dover abbandonare la sede del Comando Brigata per lasciare le sale alla Brigata rientrante (tutta l'organizzazione si spostò nella caserma «Bechi Luserna» di Pisa);

– il venir meno, da quel momento in poi, dei contatti diretti con il Re.Lo.Co. Somalia con il quale, tramite satellitare, si colloquiava in linea diretta; dopo, le comunicazioni sarebbero avvenute solo con estrema difficoltà, lunghe attese e cattive condizioni di ascolto, attraverso il centralino dello SME.

La sistemazione degli uffici, nella nuova caserma, era tuttavia più razionale e funzionale. Al Re.Lo.Co. venne affiancato un N.U.D.I., cioè un nucleo amministrativo del Battaglione Logistico della «Legnano», che aveva il compito di assumere il carico amministrativo del materiale in partenza.

Le operazioni di rientro avvennero in circa quindici giorni e assunsero un ritmo intensissimo, quasi parossistico.

Ogni sera c'era una riunione con rappresentanti dei reparti interessati al personale e al materiale che stava per rientrare e venivano definiti i compiti di ognuno. Ma le notizie su ciò che stava rientrando erano aleatorie, venendo meno il coordinamento tra i due Re.Lo.Co. Il disbrigo delle pratiche doganali avveniva in un clima quasi di marasma.

Il Re.Lo.Co. venne rinforzato con un nucleo di meccanici e con qualche autosoccorso perché, anche se non dichiarato, c'era nell'aria il sentore che gli automezzi sarebbero rientrati con grosse avarie.

CAPITOLO 3

In effetti, all'apertura del primo portellone, c'era di che mettersi le mani nei capelli: gli automezzi, partiti in «stile parata», stavano rientrando in condizioni pietose, quasi reduci da una nuova caporetto, e anche lo stivaggio sembrava quasi fosse stato effettuato sotto la pressione di orde nemiche incalzanti.

Sotto la pedaliera di un Astra venne rinvenuta una bomba a mano ancora attiva e, sotto un altro automezzo, addirittura del plastico già innescato, sì che si dovettero interrompere le operazioni di scarico e far intervenire gli artificieri per l'effettuazione di un controllo capillare.

Venne designato un responsabile per la movimentazione degli automezzi dalle navi al porto, ed un secondo addetto ai movimenti dal porto alla zona di parcheggio. Da qui gli autisti e i piloti dei reparti li trasferivano, se marcianti, a destinazione.

Man mano che sbarcavano, i mezzi venivano uno ad uno sottoposti a schedatura da parte del Re.Lo.Co. e del N.U.D.I., con indicazione delle condizioni esatte di ognuno, e verbalizzazione delle parti mancanti.

I mezzi della «Legnano» vennero ritirati dalla stessa Brigata, parte inviati per via ordinaria e parte per ferrovia; e ancora una volta il Re.Lo.Co. dovette occuparsi dei trasporti intermodali (stavolta in senso inverso) rappresentando all'Ufficio Movimenti e Trasporti dello SME le esigenze di pianali ferroviari.

Un problema, tra i tanti, che emerse in questa fase, fu quello delle dotazioni aggiuntive. I primi reparti inviati in Somalia avevano recato al seguito non solo automezzi, attrezzature e materiali in dotazione, ma erano stati rinforzati con «dotazioni aggiuntive», appunto. Senonché, queste erano transitate da un reparto all'altro, anche quattro o cinque volte, sì che il reparto finale non sapeva e non era in grado di rivelare quale fosse stato quello iniziale. Per buona sorte, proprio il Re.Lo.Co. aveva conservato le memorie iniziali della missione, che consentirono di risalire alle origini delle assegnazioni.

Fu necessario anche, per tutta la durata delle operazioni di sbarco, istituire un servizio di vigilanza, fornito dalla «Folgore» agli automezzi ed ai containers parcheggiati nella zona di sosta, che non si riusciva mai a decongestionare in quanto i mezzi che venivano sbarcati erano sempre di numero ugua-

Scaricamento di un mezzo corazzato al porto di Livorno (foto A. Festa).

Le condizioni nelle quali gli automezzi rientrano forniscono una chiara idea dell'ambiente nel quale hanno operato (foto A. Festa).

le o maggiore a quelli che venivano ritirati.

Nonostante il parapiglia, tutte le attività del deflusso vennero monitorizzate e tutti i materiali inventariati. Alla fine risultarono mancanti, rispetto a quelli spediti, ben 105 containers. Quale sarà stato il loro destino? Forse qualcuno di essi verrà rintracciato, chissà in quali condizioni, fra qualche decina di anni, dai protagonisti di una nuova missione in Somalia.

Alcune centinaia di automezzi e di autoblindo, ridotti in condizioni disastrose, non fu possibile restituirli subito ai reparti, ma vennero riparati dalla 6ª e dalla 7ª ORE, con stanziamento di fondi appositi, attraverso ditte civili convenzionate.

L'attività gestionale del Re.Lo.Co., nei confronti della missione «Ibis», si protrasse per tutto il mese di luglio 1994, ma il reparto rimase in piedi, a ranghi ridotti, fino al 30 agosto. Sul suolo africano si era infatti aperto un nuovo «fronte caldo», anzi bollente, quello del Ruanda. Le notizie dei massacri che là venivano perpetrati riempivano i telegiornali e si ventilava la possibilità di un nuovo intervento anche su questo fronte.

Quando fu ben chiaro che nessuno si sarebbe mosso, il reparto venne sciolto: il personale tutto rientrò alle proprie unità di appartenenza e tutta la documentazione relativa all'attività del Re.Lo.Co. transitò negli archivi del 7° Battaglione Trasporti «Monte Amiata», dov'è tuttora conservata.

Il consuntivo finale dell'attività del Re.Lo.Co. Italia può essere quantificato nelle seguenti cifre:

– navi in partenza 24
– navi in rientro 20
– velivoli in partenza 244
– velivoli in rientro 227
– personale movimentato 32.219
– automezzi, cingolati e containers 5.893
– tonnellate di materiale movimentato 39.606,766.

In sintesi, si può affermare che il successo del Re.Lo.Co. Italia sia dovuto alla perfetta intesa tra i vari organi di Comando e direttivi.

Per la preziosissima attività svolta a favore delle unità impegnate nella missione, il tenente colonnello Festa venne insignito della Croce di Bronzo al Merito dell'Esercito e, per la grande esperienza acquisita, lo stesso ufficiale venne designato a svolgere una serie di le-

CAPITOLO 3

zioni sul tema agli ufficiali frequentatori della Scuola Trasporti e Materiali.

Il «Re.Lo.Co. Somalia»

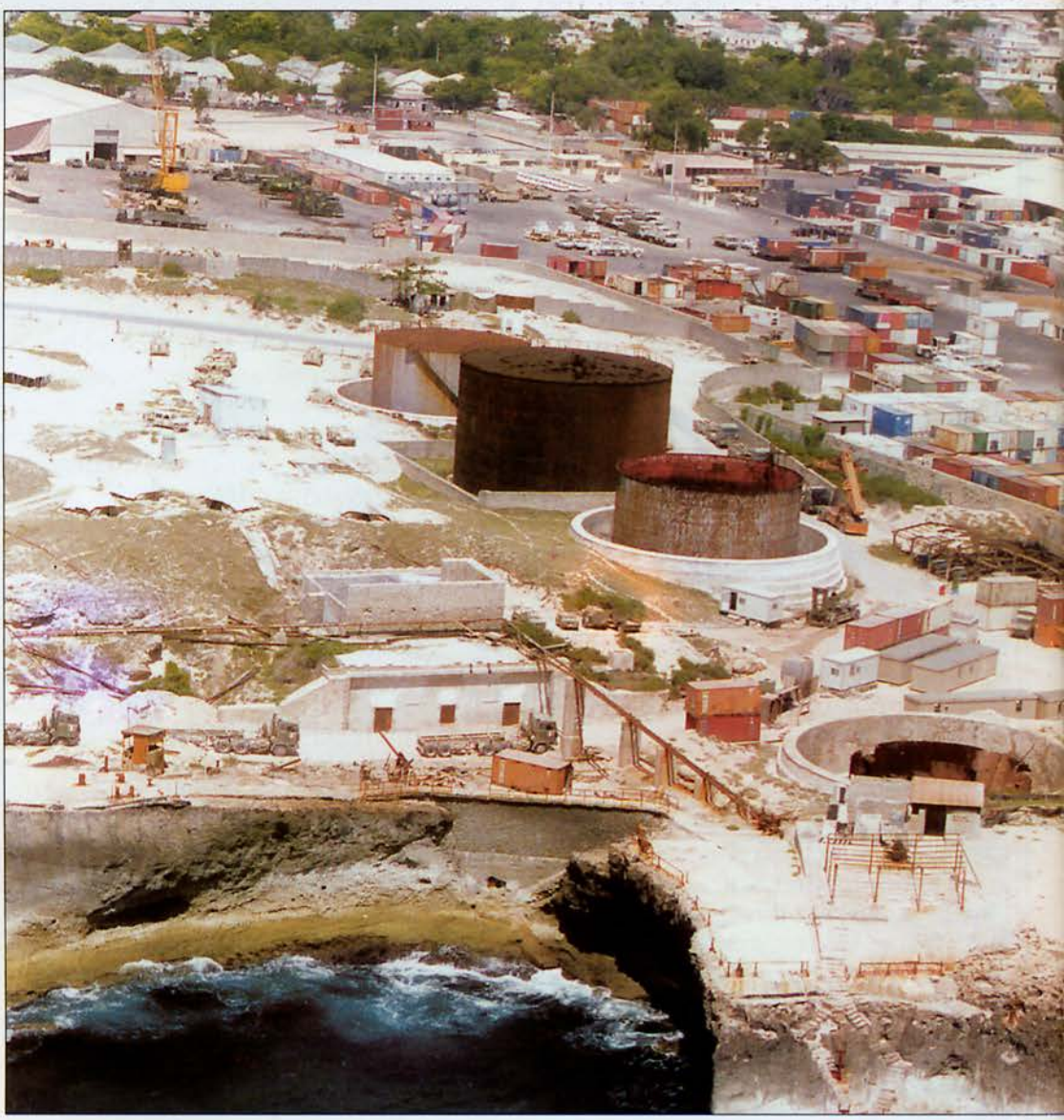
Ben diverso il contesto operativo ed ambientale nel quale si trovò ad operare il Re.Lo.Co. Somalia, il cui primo comandante fu il tenente colonnello Mario Righele, scelto per la sua consumata esperienza in missioni internazionali (vds. Kurdistan).

La partenza del personale avvenne in concomitanza dell'inizio della missione. Non si parlava ancora ufficialmente di un Re.Lo.Co. e nemmeno era stato individuato il nome esatto dell'unità. Era stata tuttavia individuata l'urgenza (Kurdistan docebat) di un organo apposito preposto alla ricezione e allo smistamento di uomini e materiali.

La struttura conferita all'unità all'inizio della missione sarebbe rimasta pressoché invariata fino alla sua conclusione.

Nell'abbozzo di organigramma, si manifestò subito una notevole confusione sui compiti e sulle competenze. Il grosso del contingente «Ibis» era infatti costituito dalla Brigata Paracadutisti «Folgore», ma vi erano anche reparti di altre brigate, o autonomi, collocati tutti, su un livello paritetico, sotto il comando del generale Rossi. Anche il Re.Lo.Co. Somalia era costituito, per gran parte, da personale della «Folgore». Allora, esso avrebbe dovuto dipendere dalla Brigata o dal Comando del contingente?

Altro fattore condizionante delle decisioni iniziali fu la non perfetta aderenza alla situazione operativa, che non appariva affatto chiara. Si pensi che sulle prime si pensava che sede del contingente dovesse essere Nairobi, in Kenia, sede che tuttavia, dopo lo sbarco della prima aliquota, non venne più attivata.



Il porto nuovo di Mogadiscio, sede delle attività del Re.Lo.Co. «Somalia» (foto P.L. Brachetti).

Il personale del Re.Lo.Co. venne inviato in due mandate, tra il 26 e il 28 dicembre. A quella data, la prima aliquota di «Ibis 1» aveva già ripreso possesso del palazzo dell'Ambasciata Italiana.

Scesi da un Jumbo americano all'aeroporto di Mogadiscio, gli uomini si portarono al porto nuovo (Mogadiscio ha anche un porto vecchio, da tempo insabbiato e inagibile, che in seguito avrebbe avuto una sua funzione nelle attività del reparto).

Già al primo impatto essi ebbero subito un assaggio di ciò che li attendeva: colpi di fucile e scariche di mitragliatrice oltre la cinta del porto (già nei giorni precedenti c'erano stati scontri con vittime).

Una riunione preliminare presso l'Ambasciata, presieduta dal generale Loi, permise di acquisire le prime informazioni e definire i primi compiti.

Specularmente all'analogo organo costituito in patria, anche il Re.Lo.Co. Somalia era ripartito in un nucleo portuale ed uno aeroportuale. Prima di passare alla cronaca delle vicende, merita spendere alcune parole sulla loro articolazione e funzionamento.

Quello portuale era articolato su una squadra addetta alla difesa vicina che aveva anche il compito di fornire scorta ai mezzi; una squadra mezzi speciali, destinata all'impiego delle gru che sarebbero dovute arrivare; una squadra addetta alla manovalanza, un nucleo informatica e un nucleo comando.

Contava su circa 30 uomini, provenienti dalla Brigata Paracadutisti «Folgore», con aggiunta di sottufficiali «traileristi» (cioè conduttori di F 190 portacontainers) provenienti dal 3° e dal 5° Corpo d'Armata.

Oltre al comandante, vi erano un capitano, 2 sottufficiali informatici del 1° Centro Calcolo, 2 ufficiali e 2 sottufficiali addetti alle scorte e alla sicurezza, un maresciallo capo officina.

Il nucleo informatico operava su uno Shelter UEO 1. Questo nucleo avrebbe consentito la soluzione di una enorme mole di problemi relativi alla gestione dei materiali, soprattutto grazie alle capacità professionali del maresciallo Piazza. Presso questo nucleo venivano registrati arrivi e partenze di uomini e monitorizzato tutto il materiale gestito, sia in arrivo che in partenza.

Per le attività di officina, c'era un VM attrezzato con il quale si effettuavano interventi sia all'esterno che all'interno del campo. Anche in questo settore si distinse un sottufficiale, il maresciallo Francesco Manca, per la sua abilità a condurre ogni tipo di automezzo e per la capacità di intervenire su inefficienze di qualsiasi specie, e il maresciallo Michele Meschi per il suo impegno nel settore operativo.

Nei primi tempi si denotò una certa fatica a far coesistere ed operare insieme uomini provenienti da corpi diversi, con diverso iter addestrativo alle spalle. Dopo qualche tempo, invece, si venne a creare un amalgama tale da far nascere quasi una gara di emulazione: nessuno si rifiutava di affrontare anche le missioni più rischiose, o di dedicarsi a lavori non di propria pertinenza. Non è per enfasi che si può affermare – perché il fatto ebbe a verificarsi più volte, specie sul finire della missione, quando l'ostilità della gente si era fatta più aspra – che alcuni militari si slanciarono a offrire il proprio corpo a far da schermo al loro comandante preso di mira da armati somali.

Le navi in arrivo erano precedute da

CAPITOLO 3

una busta con dischetto stampato dal Re.Lo.Co. Italia, nel quale era riportato l'elenco completo del materiale ivi caricato, in modo che si potesse provvedere per tempo all'approntamento dei mezzi e delle procedure necessarie. Lo stesso avveniva per le navi in partenza: per ragioni di praticità, il dischetto veniva consegnato a un militare in rientro per licenza, il quale lo recapitava al Re.Lo.Co. Italia.

Il nucleo aeroportuale era invece imperniato su un plotone aviorifornimenti della SMIPAR, pertanto già esperto nella soluzione di problemi di imbarco e sbarco.

All'aeroporto atterravano giornalmente un C 130 e settimanalmente un Boeing 707 dell'Aeronautica Militare e un A 300 dell'Alitalia.

Il personale del nucleo aeroportuale aveva il compito di scaricare, scondizionare i carichi e distribuire uomini e materiali. I primi venivano portati a destinazione mediante elicotteri, i materiali per mezzo di autocarri del Battaglione Logistico o degli stessi elicotteri del Gruppo «Antares».

Altro compito del nucleo aeroportuale era quello dell'aviorifornimento mediante G 222, allorquando le piogge non consentivano l'effettuazione di autocolonne. Nelle basi più lontane, ogni giorno veniva allora paracadutato pane fresco.

Il rifornimento di carburanti ai velivoli militari veniva effettuato dal Re.Lo.Co. stesso. Per l'aereo civile si doveva richiedere invece concorso agli Americani. Così pure a questi andava richiesta la disponibilità della pista per l'atterraggio degli aerei, ed essi la concedevano indicando tempi e modalità di utilizzo, ai quali bisognava rigidamente attenersi.

Furono gli stessi Americani a fornire il primo appoggio. Il comandante del Re.Lo.Co., tenente colonnello Righele, unico del reparto in possesso di esperienza internazionale, ebbe subito modo di avvertire una ben diversa disponibilità da parte degli Statunitensi, rispetto a quelli con i quali egli aveva già collaborato in Kurdisan. Più nulla della cordialità e cameratismo già sperimentati; ora i rapporti avvenivano quasi esclusivamente sul piano rigidamente professionale. Due ragioni si possono individuare, alla base del mutato atteggiamento. La prima, di ordine politico: il contingente italiano, come detto, non godeva del gradimento americano. La seconda, di carattere culturale: gli Americani del Kurdistan erano provenienti dalle basi NATO europee, ed avevano perciò assimilato mentalità e procedure del vecchio continente; quelli della Somalia, invece, provenivano direttamente dagli Stati Uniti.

Erano ancora gli Americani a coordinare le operazioni di carico e scarico delle navi, fornendo di volta in volta delle «finestre» temporali all'interno delle quali l'operazione doveva essere completata.

Forti della loro poderosa organizzazione e con una dovizia di mezzi per noi inimmaginabile, essi erano poco propensi a mostrare indulgenza nei confronti della approssimazione degli Italiani i quali, è risaputo, sono spesso costretti a supplire alle manchevolezze con l'inventiva e soprattutto con il moltiplicare della volontà e l'abbattimento dei limiti di fatica.

Ad ogni arrivo di nave, il personale era costretto a lavorare ininterrottamente per 24 ore consecutive, ed una volta anche per 36, senza un secondo di riposo e senza avvicendamento. Capitava non di rado che qualche militare, stremato dalla fatica, si abbattesse addormentato tra i containers o sul ponte della nave. Tutto, pur di riuscire a star dentro la finestra concessa. Una

Si vedono, nella foto, le gru del contingente coreano, alle quali il Re.Lo.Co. dovette sovente ricorrere per ovviare alla scarsa potenza di quelle italiane (foto A. Carretta).

volta che la cosa non fu possibile, gli Americani rispedirono la nave fuori del porto, senza consentire di ultimare le operazioni.

Tale drasticità era in realtà giustificata: «sforare» il tempo concesso avrebbe comportato un'invasione della finestra appartenente al contingente successivo. Ma perché questa enorme difficoltà a restare all'interno dei termini? Tutto nasceva, come detto, dalla mancanza o inadeguatezza dei mezzi, prime fra tutte le gru impiegate nello scarico. Val la pena di riferire, a titolo esemplificativo, quanto avvenne con l'arrivo della prima nave; e qui occorre fare un balzo indietro di seimila chilometri e una quindicina di giorni, per riportarci al porto di Livorno. Qui, stivati tutti gli automezzi nella prima nave in partenza, il carico era stato completato con una grossa gru, modello Kalmar, della S.A.I.M.A., che avrebbe dovuto essere impiegata per lo scarico all'arrivo. Tutto secondo logica: imbarco per ultima, sbarco per prima. Senonché, all'imbarco già alla discesa della rampa di accesso, la grossa gru si era rivelata totalmente inefficiente di freni, tanto che il manovratore, per evitare di fracassare due elicotteri, era stato costretto a deviare bruscamente e ad azionare il... freno a muro, vale a dire la parete stessa della nave.

Chiuso il portellone, la nave era salpata e... che Dio ce la mandi buona!

All'approdo a Mogadiscio, tirato giù il portellone, la stessa gru non volle più saperne di mettersi in moto. Ci vollero ben due ore di lavoro, per i meccanici del Re.Lo.Co., comandante in testa, per avviarla e tirarla fuori dalla stiva, due ore di ritardo che vennero annotate sul registro di bordo della nave.

I mezzi forniti dalla S.A.I.M.A., che avrebbero dovuto, nelle intenzioni, fornire soluzione a tutti i problemi, furono invece quelli che questi stessi problemi li avrebbero creati. Il reparto dovette perciò operare con mezzi di ripiego, per lo più inadeguati, come le gru M 180, abilitate a sollevare carichi di 18 tonnellate quando i containers, stipati all'inverosimile, ne pesavano talvolta più di 30 o chiedendone in prestito ad altri contingenti.

Il Re.Lo.Co. fu costretto perciò a lavorare sempre in condizioni limite di sicurezza; nonostante ciò, nessun incidente venne a funestare l'attività di lavoro vera e propria; cosa di non poco conto per gente non del mestiere.

Spesso, come detto, si doveva chiedere il concorso di mezzi di altri con-

tingenti i quali, diversamente organizzati, non operavano con un nucleo fisso e sempre presente sul posto, ma inviavano i loro addetti solo al momento del bisogno. E qui bisogna ancora una volta sottolineare la professionalità e la dotazione di gran lunga migliore di questi. Al loro turno, arrivavano sul posto con attrezzature adeguate, con personale specializzato a svolgere – tipo robot – sempre quello stesso lavoro. In poche ore tutto era a terra, messo sui mezzi di trasporto e condotto a destinazione.

Questo concorso veniva di regola fornito, ma sempre quando anche essi avevano terminato il loro lavoro; fu però necessario metter su una rete di public relation. La chiave più efficace era sempre un invito a pranzo, specie nei confronti dell'harbour master, un sottufficiale americano, terribilmente efficiente e impeccabile professionista, che era il vero responsabile di tutte le attività portuali. Abituati alle loro monotone razioni da combattimento, un buon pasto caldo preparato dalla nostra cucina presso l'Ambasciata era il più bel regalo che si potesse loro offrire. E il più bell'elogio al Re.Lo.Co. fu proprio quello rivolto dall'harbour master quando il nostro reparto benché privo di mezzi adeguati, scaricò una nave in minor tempo rispetto agli americani.

Terminate le operazioni di scarico, non erano certo terminate le preoccupazioni e il lavoro del Re.Lo.Co. Ora sulle banchine del porto si erano accumulate cataste di containers che occorreva sgomberare al più presto verso la località di destinazione che, inizialmente, era solo Balad. Anche qui occorre fare un passo indietro.

Al momento dell'arrivo degli Americani, il porto di Mogadiscio era la raffigurazione allegorica e personificata del caos. Immondizie ed escrementi ovunque, in mezzo ai quali si ergevano cataste di containers e montagne di sacchi di granaglie giunte con navi umanitarie. Erano aiuti forniti, per oltre il 90%, dal W.F.P. e dalla C.R. Internazionale.

Dopo la fuga di Siad Barre, le varie fazioni di Mogadiscio avevano chiamato dai loro villaggi di origine sparsi per la savana parenti ed amici. Questi avevano sovrappopolato la città ed avevano ben presto imparato che, per sopravvivere, occorreva lottare per accaparrarsi questi aiuti; con ogni mezzo, soprattutto sparando. Da qui gli assalti ormai immancabili agli automezzi carichi di generi alimentari. Per difendersi, i funzionari delle suddette organizzazioni erano stati costretti ad assoldare delle scorte e questa mossa fu un'arma che ben presto si rivoltò contro di essi. Le stesse scorte erano necessariamente costituite da armati dell'una o dell'altra fazione, i quali cominciarono a taglieggiare e ricattare le organizzazioni stesse. L'impossibilità di sgomberare gli aiuti, e l'afflusso dei vari contingenti aveva portato ad un incredibile intasamento delle banchine del porto, sulle quali non esisteva più un millimetro libero.

I containers scaricati dalle navi italiane andavano perciò subito sgomberati, ed anche per questa operazione gli Americani imponevano delle finestre di tempo ben definite.

Fin dagli inizi sorsero delle difficoltà frapposte dall'ammiraglio americano per assegnare spazio per questi containers in sosta, o anche per concedere dei containers a perdere, accatastati in disparte dagli stessi Americani quando avevano ripulito il porto.

La difficoltà primaria nasceva anche qui dalla disponibilità di trailers, automezzi attrezzati per il trasporto dei containers.

Essi erano inizialmente undici, in carico organico al Battaglione Logistico, di cui mediamente sei o sette efficienti. Quattro di essi vennero posti nella completa disponibilità del Re.Lo.Co.

Per accelerare lo sgombero delle banchine, venne allora scelta un'area, ai margini dell'aeroporto, dove i containers avrebbero sostato per essere trasportati un po' alla volta con viaggi successivi.

Ad ogni viaggio ne venivano perciò trasportati sei o sette con i mezzi militari, più altri, in quantità «imprecisabile», con vettori civili. Imprecisabile perché i trasportatori somali non davano alcuna affidabilità: a volte per l'inefficienza dei loro automezzi; a volte perché essi ponevano problemi di rifornimento, che veniva di regola loro concesso; altre volte – era la loro esplicita giustificazione – perché erano stati pagati e per il momento non avevano più bisogno di soldi (!).

Altra difficoltà frapposta dai conduttori di colore era quella di non volersi riportare indietro i containers vuoti, neppure con l'allettamento di un guadagno suppletivo. Questa resistenza si sposava con quella degli stessi reparti, che mostravano una certa tendenza a

trattenerli per adibirli a magazzini o contenitori di materiale di ogni genere. Ma essi dovevano essere riportati indietro, essendo interesse di tutti che le navi tornassero in patria a pieno carico così com'erano venute, anche per non trovarsi appesantiti da materiali in vista del ripiegamento finale.

Le richieste di rinforzo di trailers venivano indirizzate direttamente al Comando Unosom, il quale poteva a volte fornire automezzi americani (quando andava bene) oppure indicare la ditta civile cui rivolgersi.

C'era, tra queste ditte, quella di un italiano, il cui nome sarebbe divenuto famoso proprio per riflesso di questa missione. Era Giancarlo Marocchino, che aveva intrapreso in Somalia una fiorente attività di commercio e trasporti, per la quale si avvaleva di centinaia di somali alle sue dipendenze per i servizi di scorta.

Si trattava di un personaggio il cui comportamento – per quanto chiacchierato (non si sa se a torto o a ragione) dagli organi di informazione – a giudizio unanime di quanti ebbero ad avvalersi della sua collaborazione, venne improntato a costante lealtà. Ovviamente, egli agiva avendo come obiettivo il proprio interesse e non per fini umanitari; ma sempre cercò di conseguirlo, almeno nei confronti dell'Esercito, con la massima correttezza che si può richiedere in un rapporto d'affari.

Tuttavia, il Comando del Re.Lo.Co. evitava di rivolgersi direttamente a questa persona e se ne serviva solamente su indicazione di Unosom; questo, per non fornire pretesto di dubitare che gli Italiani parteggiassero per una fazione piuttosto che per un'altra.

Le richieste di mezzi civili aumentarono allorché il contingente italiano, oltre il campo di Balad, ne costituì altri nelle località più lontane di Bulo Burti, Johar e Bellet-Uen.

Verso giugno-luglio giunsero dall'Italia 6 nuovi trailers, che vennero impiegati per rinforzare i trasporti verso Balad, mentre per le basi più lontane si preferì affidarsi ancora ai civili.

I quindici giorni intercorrenti tra l'arrivo di una nave e la successiva venivano perciò impiegati per la movimentazione dei containers.

Un assillo angosciante era quello dei frigo-freezers. Ne arrivavano mediamente 10-15 ad ogni nave ed il problema più pressante era quello di non interrompere la catena del freddo, pena la perdita del contenuto.

Fino al completamento dello scarico, essi venivano tenuti sotto bordo alla nave, perennemente attaccati al suo impianto elettrico. Poi, due o tre di essi venivano aperti e il loro contenuto andava a riempire i frigoriferi dell'Ambasciata. Gli altri, con tappe forzate e con 2 o 3 viaggi consecutivi, venivano trasportati a Balad. Nel frattempo, quelli in attesa del trasporto, venivano parcheggiati presso l'aeroporto e tenuti in funzione mediante due gruppi elettrogeni che dovevano essere allacciati ora all'uno, ora all'altro, tenendo sotto costante osservazione il disco cronotermico affinché la temperatura non salisse mai oltre il limite consentito. Il trasferimento, per sovrappiù, era condizionato dal passaggio presso il famigerato pastificio che, per ragioni di sicurezza, poteva avvenire solo al mattino presto o all'imbrunire. Si potrà perciò comprendere il gesto di stizza del comandante del Re.Lo.Co. quando, in una situazione così spasmodica, si sentiva rispondere da chi invece più di tutti, presso la Brigata, avrebbe dovuto esser cosciente di questi problemi, che gli addetti allo scarico presso i reparti non potevano venire perché stavano riposando.

Questi frigo avevano, è vero, dei motogeneratori incorporati, ma quasi sempre inefficienti. Talvolta – con una media di uno per ogni nave – i dischi cronotermici erano fuori temperatura già all'arrivo. In questo caso il contenuto veniva distrutto e la sua perdita veniva contestata al comandante della nave.

A un certo punto le difficoltà si accrebbero venendo a cessare la disponibilità dei gruppi elettrogeni. Il Re.Lo.Co. fu costretto allora, dopo aver spedito a tambur battente la prima mandata e tenuto sotto carica gli altri fino alla partenza della nave, ad affidarsi all'aiuto dei Neozelandesi.

Questo aiuto reciproco tra contingenti di paesi diversi divenne più assiduo, anche senza essere formalizzato, soprattutto dopo i fatti del pastificio. Particolarmente prezioso si sarebbe rivelato quello dei Coreani, a Balad, per il caricamento dei containers al momento del rientro.

Dopo qualche tempo, il porto non fu più disponibile per la sosta dei containers e questi furono trasferiti nella zona del porto vecchio. Qui, per un certo periodo, le attività assunsero un ritmo più tranquillo e si poté far venire gli autocarri da Balad per il trasporto, del ma-

teriale prelevato direttamente dai containers. Peggiorò di nuovo, la situazione, quando nello stesso posto giunsero i Nigeriani, con i quali la coabitazione non fu sempre facile.

Per fornire un'idea della mole di lavoro svolta dal Re.Lo.Co., più che aride cifre relative a tonnellaggio di merci movimentate e chilometri percorsi, basterà una considerazione: nei primi nove mesi di missione, il nucleo portuale ebbe 2 (diconsi due) pomeriggi domenicali di libertà. Tutto il resto: lavoro, lavoro e ancora lavoro.

Tutto quanto fin qui riferito sarebbe già di per sé eccezionale se configurato in un contesto di piena sicurezza quale quello che si potrebbe avere sul territorio nazionale. Ma intorno al porto e all'aeroporto i Somali sparavano a tutto spiano, specialmente di notte, e gli uomini del Re.Lo.Co., oltre che logisti, dovettero essere combattenti a tutti gli effetti. Il capannone italiano, essendo il più vicino all'ingresso, era il più esposto agli attacchi. Per questo gli uomini effettuavano esercitazioni di tiro assieme agli incursori. Per la difesa, gli Americani avevano concesso delle armi «usa e getta», vale a dire che, una volta sparato il proiettile, veniva gettato il contenitore che era servito a lanciarlo. In ogni momento, mentre si era intenti alle proprie attività, si poteva essere centrati dalla fucilata di un cecchino.

È, questo, ciò che avvenne ai poveri Visioli e Righetti, anch'essi del Re.Lo.Co. Stavano facendo del footing insieme ad altri due commilitoni all'interno della cinta portuale, quando vennero colpiti entrambi. Uno dei superstiti corse a chiedere aiuto ai loro compagni del reparto. Questi giunsero immediatamente a bordo di un'AR e nell'azione di recupero dei corpi mostrarono un coraggio e una bravura degni dei migliori professionisti. Mentre continuavano a piovere proiettili, rispondendo al fuoco con l'arma in dotazione e con lancio di bombe a mano, si slanciavano sui due compagni e li traevano prontamente al riparo. Qui, purtroppo, si avvidero che il Visioli, colpito alla testa, era già deceduto. Il Righetti, che mostrava una ferita al petto, dava ancora segni di vita e si nutriva qualche speranza di salvarlo, ma anch'egli moriva poco dopo per emorragia interna.

Anche i bambini somali davano i loro bravi problemi, con lancio di sassi cui, ogni tanto, si mischiava una bomba a mano. Attorno al porto la vigilanza era assicurata dai caschi blu degli Emirati Arabi, ma contro i bambini non c'erano sentinelle che tenessero. Immaginiamo uno sciuscià napoletano, moltiplichiamolo per dieci ed avremo un bambino somalo.

Attorno agli stessi containers in sosta era necessario istituire un servizio di guardia; diversamente, al mattino si sarebbero trovati solo i gusci.

Una notte, nell'effettuare il trasporto di un container pieno di acqua minerale dal porto all'aeroporto, forse per il troppo peso, forse per una buca, un trailer si era rovesciato, demolendo la colonna e il muretto d'ingresso dell'aeroporto. La motrice venne subito recuperata dai meccanici dell'ALE. Al rimorchio, restato sul posto, dalle tre della notte fino al mattino dovette mettersi di guardia lo stesso comandante del Re.Lo.Co., fino a quando non giunse una gru americana a recuperarlo.

Tra le assurdità della situazione, c'era la considerazione che i logisti erano accampati nel posto più «caldo», mentre in quelli più tranquilli se ne stavano gli operativi. Non solo, ma le scorte dei reparti combattenti venivano effettuate a bordo di Blindo Centauro, mentre quelle del Re.Lo.Co. avevano a disposizione soltanto delle AR e dei VM, con la sola difesa di sacchetti di sabbia attorno al posto guida. In pratica, dopo i fatti di «Pasta», il Re.Lo.Co. era l'unico reparto italiano rimasto a Mogadiscio.

Il primo convoglio italiano a passare dal pastificio, dopo il famoso scontro, era una colonna del Re.Lo.Co., condotta da sottufficiali e scortata da autoblindo. Quando era possibile, però, si evitava di percorrere quel tragitto, non sempre con esiti più favorevoli.

Una volta, ad esempio, una colonna di quattro trailers, con i quali viaggiava lo stesso comandante, all'altezza del famigerato mercato della carne si accodò ad una piccola colonna di AR che abitualmente percorreva un itinerario che lo aggirava, per approfittare anche della scorta da esse fornita. Non era stato però valutato il fatto che lungo questo nuovo itinerario c'era un tratto sabbioso e in salita. Su di esso le AR passarono, ma i trailers si arenarono tutti e quattro. Bloccati senza possibilità di tornare indietro e senza collegamenti, essi rimasero sul posto, mentre le AR proseguivano l'azione di rastrellamento. Mentre tutti erano lì, in attesa dei carri recupero cominciarono ad avvicinarsi dei bambini somali, con i quali i

soldati cercarono di intavolare una conversazione amichevole, fatta delle solite banali domande. Dopo di quelli, cominciarono ad avvicinarsi anche delle donne, con atteggiamento tutt'altro che sorridente. Puntando i loro occhi su quelli dei militari, cominciarono a rivolgere contro di essi una loro particolare smorfia del viso, più significativa di ogni parola, con la quale esse esprimono il massimo del loro disprezzo. Poi, dando degli ironici colpetti con le mani alle armi che i soldati imbracciavano, presero ad interrogarli in modo sottilmente provocatorio: che siete venuti a fare? queste, a che servono?

Le cose stavano prendendo una piega inquietante e, d'un tratto, ecco un colpo di fucile. I militari si stavano già ponendo in atteggiamento di difesa, quando per fortuna si videro giungere i soccorritori, con relativa scorta. Almeno per quella volta, pericolo scampato.

Altre volte solo il caso, la fortuna, o la Provvidenza, risparmiò la vita a molti uomini; come quella volta che, dentro il locale dov'erano in quel momento alloggiati i componenti del nucleo aeroportuale, si sentì piovere una grandinata di proiettili di mitragliatrice: nemmeno un ferito.

I pericoli giungevano anche da altre direzioni. Perfino il mare, in Somalia, poteva vestire la divisa del nemico: un giorno infatti, un soldato degli Emirati Arabi stava tranquillo sopra un dirupo a picco, a grande e rassicurante distanza dalla superficie delle acque. Improvvisa, un'onda gigantesca si alzò fino a lui, lo afferrò in un attimo e se lo inghiottì.

Al contrario del Re.Lo.Co. Italia che conservò lo stesso comandante dall'inizio alla fine della missione, in Somalia si succedettero più ufficiali al comando. Dopo nove mesi, al colonnello Righele subentrava il tenente colonnello Paglialunga, il quale veniva però subito dopo sostituito dal tenente colonnello Pierluigi Brachetti, già vice comandante del Re.Lo.Co. Italia.

L'avventura, per il contingente italiano, si faceva sempre più calda. Per effettuare un viaggio da Mogadiscio a Bellet-Uen occorrevano ora otto giorni, non potendosi viaggiare di notte per motivi di sicurezza.

Il porto, che nel frattempo era passato sotto la giurisdizione degli Australiani, era collocato in posizione estremamente visibile: in pratica, si sarebbe potuto sparare ad un bersaglio posto al suo interno stando al sicuro a quattro chilometri di distanza. Per assicurare perciò almeno una certa protezione passiva, venne disposto un muro di containers (tre in larghezza per tre in altezza) dietro il quale le operazioni potevano essere compiute con una certa garanzia di sicurezza. Si trattava di contenitori destinati al rientro, con materiale di poco pregio al loro interno.

Man mano che si prospettava sempre più vicina la fine della missione, i camionisti civili, nonostante la presenza delle scorte, tendevano a deviare dal-

Autocarro somalo adibito a servizio Taxi (foto P.L. Brachetti).

CAPITOLO 3

l'itinerario stabilito, con l'intento di impadronirsi del carico, di qualunque natura esso fosse.

Una sera, verso le 19 e 30, il comandante del Re.Lo.Co. venne avvertito che una colonna di 35 automezzi somali, che procedeva sulla strada per Afgoi, era bloccata: i camionisti volevano a tutti i costi procedere su un certo itinerario anziché su quello previsto, tanto che la scorta era stata costretta a mettere le sue autoblindo di traverso sulla strada.

Giunto sul posto, l'ufficiale diede avvio ad una estenuante trattativa con il capo della squadra di somali, il quale sosteneva che l'itinerario fissato era controllato dalla fazione rivale (ma era chiaro che intendeva scappare con tutto il carico). Un tira e molla con gioco al rialzo da parte dell'ufficiale, conciliaboli dei somali, e puntuali ripetuti rifiuti, che si protrasse fino alle cinque del mattino. Nel frattempo, gli F 190 del Re.Lo.Co. avevano potuto scaricare a Mogadiscio e tornare indietro. Erano tuttavia insufficienti per tutto il carico. Scaricati i containers dagli automezzi somali, venne organizzato un trasporto in tre mandate, mentre i caschi blu pakistani ed egiziani facevano la guardia ai containers in attesa.

Recupero del forklift della ditta Marocchino, i cui particolari sono riferiti nel testo (foto P.L. Brachetti).

Furono ore terribili per l'ufficiale il quale, nel corso delle trattative, come segno conciliante di disponibilità, si era tolto il giubbotto antiproiettile.

La sera dopo l'episodio si ripeté, ed anche in quelle seguenti, tanto che il Re.Lo.Co. dovette appostare una sua pattuglia sul posto, ogni volta, per impedire che il tentativo andasse in porto. Esistevano altri punti di possibile fuga per i conduttori somali, ma quello era particolarmente favorevole, essendo sotto il controllo della loro tribù.

L'accampamento del Re.Lo.Co. era a circa duecento metri dal porto, in un vecchio capannone dell'AGIP, e la sua vigilanza era stata affidata al contingente degli Emirati Arabi prima e degli Egiziani poi. Non mancarono gli screzi con i loro ufficiali, che si presentavano sovente al Comando del Re.Lo.Co. a protestare perché i soldati italiani offrivano lattine di birra alle guardie (il Corano, è noto, vieta gli alcoolici), o perché andavano a consumare i loro amplessi con le ragazze americane a portata di vista delle sentinelle.

Da queste sentinelle, oltretutto, occorreva cautelarsi, essendo di «grilletto facile». Bastava che una di esse, allertata da un fruscio, sparasse un colpo, che tutte le altre prendevano a sparare verso tutte le direzioni. I proiettili si incrociavano pericolosamente all'interno del campo e ci sarebbero state certamente delle vittime se, a protezione, non fossero stati eretti muri di sacchetti di sabbia attorno alle tende.

C'erano ancora, per contro, dei momenti di allegria e di distensione. Con le navi, giungevano anche generi alimentari di ogni sorta (vino, salumi, pasta, dolci) inviati dai familiari ai loro soldati. Tutto veniva consumato in comune ed ogni sera c'era sempre qualche straniero che si presentava al campo a gustarsi un piatto di spaghetti.

Si intensificarono i rapporti con Giancarlo Marocchino, che forniva una collaborazione sempre più preziosa, effettuando riparazioni che eccedevano le capacità dell'officina, procurando materiali di difficile reperibilità, dando informazioni e consigli su posti ed itinerari da evitare, ecc. Allo stesso Marocchino si rivolgevano anche molti dei giornalisti italiani operanti in Somalia. Ma il Re.Lo.Co. non mancò di sdebitarsi. Merita di essere raccontato nei dettagli l'episodio del recupero di un forklift dello stesso Marocchino, perché si tratta di uno di quei casi in cui la fantasia e l'ingegnosità

prendono il sopravvento su una superiore tecnologia.

Va premesso che la costa somala termina a strapiombo sul mare, con il ciglio superiore sporgente a causa dell'erosione operata dalle onde alla base della scogliera. Un forklift dunque, per un errore di manovra dell'operatore di colore, era caduto in mare.

Erano già stati chiamati gli Americani, i quali avevano tentato il recupero con le loro potenti gru, ma si erano dovuti arrendere in quanto, essendo finito il forklift quasi sotto il ciglione, la gru rischiava di sprofondare essa stessa in mare.

Si fecero allora avanti gli Italiani, con la gru Belotti della S.A.I.M.A. la quale, prima dell'avvio delle operazioni, venne trattenuta con un cavo, dalla parte posteriore, per mezzo di un Carro Leopard Soccorso. Altri due Leopard, a destra e a sinistra, la tenevano ancorata lateralmente. A questo punto, saldamente fissata al suolo, la gru poté cominciare la sua opera di recupero ed in breve il sollevatore venne riportato sulla terraferma. L'operazione si concluse con un caloroso brindisi al successo dell'impresa, ma soprattutto allo smacco dato agli Americani.

Già nel febbraio del 1994 si parlava di un rientro del contingente e si ventilava la data del 31 marzo. Poi, filtrando la notizia che gli Americani avrebbero anticipato la loro partenza, veniva anticipata anche quella degli Italiani. Non era certo una dimostrazione di coraggio, ma nessuno avrebbe voluto rimanere lì, dopo la partenza del forte alleato.

Il clima diveniva sempre più elettrico, la tensione sempre più palpabile fino a che, una notte, esplose in tragedia. Un sottufficiale, che dormiva in una tenda con sei suoi colleghi, verso le due di notte si era alzato per soddisfare una necessità fisiologica. Nel rientrare, per scostare la tenda scenografica che ostruiva l'ingresso, si servì di un bastone. Uno dei suoi colleghi, scambiando nel buio l'oggetto per la canna di un fucile, d'istinto esplose l'intero caricatore della sua pistola verso la direzione del presunto aggressore. Tutti gli altri, svegliati di soprassalto, caricarono le loro armi; anche la sentinella egiziana appostata nei paraggi stava per intervenire.

Il ferito, trapassato da due proiettili al basso ventre, venne immediatamente caricato su un'ambulanza già predisposta per il rientro e trasportato presso l'ospedale americano. La tem-

Il comandante del Re.Lo.Co., tenente colonnello Brachetti, il maresciallo Manca, operatore della gru, e il sig. Marocchino si felicitano per la riuscita dell'impresa di recupero e per lo smacco dato agli Americani (foto P.L. Brachetti).

CAPITOLO 3

pestività dell'intervento valse a salvargli la vita.

Espletate le indagini, il feritore non subì conseguenze; anzi, l'ufficiale dei Carabinieri ebbe a dichiarare che, se si fosse trattato veramente di un estraneo, lo sparatore avrebbe ricevuto una medaglia.

Gli ultimi dieci giorni furono di una tensione spasmodica. Il tenente colonnello Brachetti, venuto in odio ai Somali per via della faccenda delle autocolonne non dirottate, venne fatto più volte segno a colpi di fucile, cui sfuggì grazie allo stato di estrema allerta nel quale tutti, egli compreso, si muovevano.

In questo clima, e nella frenesia dettata dal poco tempo disponibile, si dovettero effettuare tutte le operazioni per il rientro.

Tra i problemi più impellenti, quello della bonifica dei containers, per non diffondere in patria malattie tipiche della Somalia. Facendosi prestare delle idropulitrici dagli Americani in aggiunta alle proprie, il personale li lavò a 100° e li disinfettò tutti.

Alcuni di essi però erano stati chiusi e sigillati già a Balad, per cui la bonifica poteva essere effettuata soltanto all'esterno.

Ogni container – era previsto – doveva essere corredato da una scheda di caricamento riportante l'elenco dei materiali contenuti. Ma la fretta non consentiva di dedicare la necessaria cura alla loro compilazione. Su quelli che giungevano già chiusi poi, non era possibile effettuare alcun controllo; si poteva tutt'al più prendere atto di ciò che c'era scritto sulla scheda.

Gli automezzi venivano inviati come tali, ma non c'era il tempo per controllare che sul cassone o in cabina non vi fossero materiali. Inoltre non era disponibile un tecnico che conoscesse la compatibilità tra i vari tipi di esplosivo.

È una costante che, nei momenti più drammatici di una vicenda, si inserisca sempre una nota umoristica. Era notte e un sottufficiale stava movimentando dei containers. Nello spostare uno di questi, inavvertitamente lo spinse contro una tenda dove dormivano dei soldati americani addetti al lavaggio. Come fulmini, dalla stessa tenda schizzarono fuori i soldati e alcune donne, in mutande, che presero a gridare: «Danger! Danger!» (pericolo!). Senza scomporsi, il sottufficiale precisò: «Non siamo Rangers, siamo Italiani!»

Una volta che le ultime macchine erano state caricate sull'ultima nave, all'aeroporto erano rimasti 15 uomini del Re.Lo.Co., privi di automezzi e di collegamenti. Dopo aver chiesto inutilmente un passaggio ad Americani ed

Al caricamento del materiale in rientro si deve provvedere dietro la pressione di una situazione operativa sempre più incalzante (foto P.L. Brachetti).

Australiani ed aver rifiutato – per diffidenza – quello di alcuni Somali, finalmente ricevettero aiuto da un ufficiale superiore pakistano, il quale li fece condurre dal porto alla spiaggia dell'aeroporto dove, montati su alcuni barchini, riuscirono a raggiungere la nave San Giorgio. Tutto il Re.Lo.Co. rimpatriava con questa nave.

Il viaggio di ritorno venne impiegato dagli Ufficiali e dai Sottufficiali a farsi spiegare dai loro colleghi della Marina tutti i segreti della navigazione.

Dopo uno scalo a Gibuti, la nave entrava nel Mar Rosso. Traversando il Canale di Suez, era ancora possibile avvistare, lungo le sponde, i resti della battaglia del Kippur.

Dopo 15 giorni di viaggio, il 6 di aprile il Re.Lo.Co. sbarcava nel porto di Livorno proprio mentre, nella caserma Vannucci, si stava svolgendo la solenne cerimonia di chiusura della missione. Insieme ai reggimenti schierati, alcune controfigure stavano forse impersonando gli uomini del Re.Lo.Co.

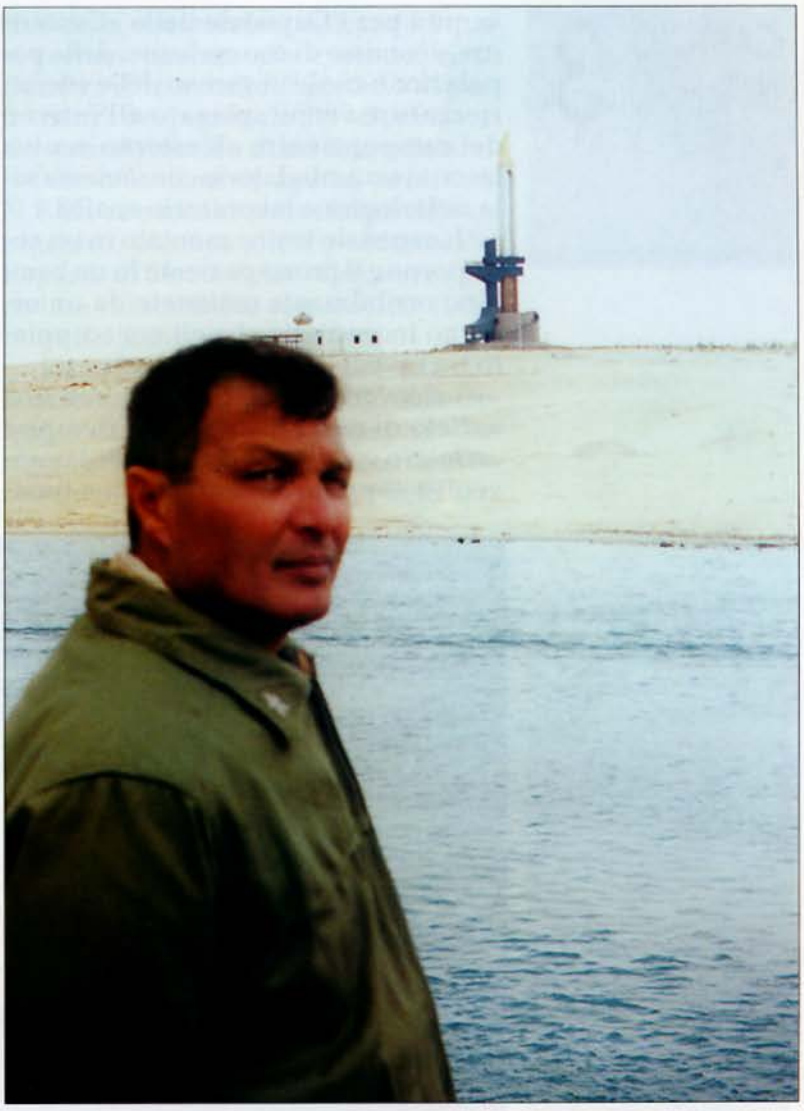
Loro, i veri protagonisti, troppo laceri e sporchi per essere esibiti al pubblico, se ne stavano nascosti, ad osservare. Nel loro cuore tanta tristezza, ma soprattutto tanta, tanta delusione.

Il N.E.C.

Per quanto si possa estendere l'ampiezza di questo capitolo, esso non sarà mai sufficiente a render merito a tutte le unità automobilistiche che in varia misura hanno fornito il loro concorso di uomini, mezzi e materiali per il compimento della missione «Ibis». Piccoli torti, nei confronti di alcuni reparti, saranno perciò inevitabili.

Una pagina tuttavia, o almeno un breve paragrafo, vorremmo dedicarlo al *Battaglione Logistico «Gorizia»* il quale, oltre a un piccolo nucleo di sottufficiali su F 190 in rinforzo al Battaglione Logistico della «Folgore», mise a disposizione dell'operazione il suo N.E.C. (Nucleo Chirurgico Elitrasportabile). Di questo, e delle sue vicende in Somalia, vogliamo dare qualche cenno.

Il N.E.C., affidato alle cure del tenente colonnello carrista Modestino Argenziano, aveva da poco acquisito una nuova sala operatoria, una sala di terapia intensiva e due carrelloni servizi, quando, ai primi di gennaio del 1993, su un Boeing 707, venne trasferito con uomini e materiali sul suolo somalo. La decisione di ricorrere al suo impiego scaturiva dal fatto che l'Ospedale da Campo della «Centauro», inizialmente previsto per le esigenze del contingente militare, era stato in realtà assorbito dagli impegni nei confronti della popolazione somala. Dal momento del suo arrivo, tuttavia, il N.E.C. rimase ripiegato per circa tre settimane a causa delle solite baruffe tra i tristemente noti «signori della guerra» che se ne contendevano la disponibilità sul loro territorio.



Si attraversa il Canale di Suez, fiancheggiato da monumenti (qui si vede quello ad una baionetta di Kalashnikov) che rievocano la battaglia del Kippur (foto P.L. Brachetti).

Inizialmente sembrava che esso dovesse essere schierato a Mogadiscio, finché non venne presa la decisione di impiegarlo a Bulo Burti, all'interno del campo del 187° Reggimento Paracadutisti «Folgore». Il trasferimento, lungo la Strada Imperiale, fu un incubo: 10 ore per coprire 180 chilometri. Inoltre il N.E.C. giungeva al campo del tutto inatteso, sì che il personale dovette accontentarsi di una cena a base di pompelmi e dormire sui cassoni degli automezzi.

Per evitare che anche il N.E.C. del «Gorizia», analogamente a quanto av-

CAPITOLO 3

venuto per l'Ospedale della «Centauro», divenisse di uso esclusivo della popolazione civile, il grosso delle sue attrezzature venne spiegato all'interno del campo, mentre all'esterno veniva lasciato un ambulatorio con annessa sala radiologica e laboratorio analisi.

L'ospedale venne montato in un solo giorno e il primo paziente fu un bambino orribilmente ustionato da un ordigno incendiario che gli era scoppiato tra i piedi.

I ricoveri si susseguirono, con una varietà di casi umani tali da riempire un intero volume. Presso l'ambulatorio veniva soprattutto scoperta una umanità della gente somala del tutto diversa, diametralmente opposta, rispetto a quella che le telecamere degli organi d'informazione andavano raccogliendo lungo le strade di Mogadiscio. Ciò che emergeva era soprattutto l'estrema dignità di quanti, uomini e donne, venivano a chiedere sollievo alle loro sofferenze.

La sede prescelta inizialmente per l'ambulatorio ebbe vita breve, per la vicinanza di analoghe strutture della Croce Rossa Internazionale e i contrasti intervenuti con i dirigenti di questa, che ne chiesero l'allontanamento con il pretesto di non gradire la presenza di

Il Nucleo Chirurgico Elitrasportabile (N.E.C.) del Battaglione Logistico «Gorizia», spiegato a Bulo Burti (foto M. Argenziano).

Tipico villaggio di capanne della Somalia (foto P.L. Brachetti).

personale armato nelle proprie adiacenze.

Raggiunto l'accordo con i notabili di Bulo Burti, venne scelta una nuova sede. Qui si svolgevano le visite ambulatoriali a conclusione delle quali, se si trattava di infermità di poco conto, al paziente venivano somministrate le medicine necessarie (lo stretto indispensabile, onde evitare che ne venisse fatto commercio); in caso di affezioni di maggior gravità, veniva disposto il ricovero all'interno del campo.

In definitiva anche il N.E.C., inviato in Somalia per le sole esigenze del contingente, subì la stessa sorte dell'Ospedale della «Centauro», dedicandosi quasi esclusivamente alla cura dei civili (sembra che, in tutto il periodo di permanenza del personale del «Gorizia», ci sia stato il ricovero di un solo militare).

Verso la fine di aprile, infatti, il N.E.C., con alcuni sottufficiali del suo organico, passava alle dipendenze del Reparto di Sanità della «Centauro» per restare sul territorio somalo fino al termine della missione.

Riportato in patria e revisionato dalla ditta costruttrice, esso tornò nelle dotazioni del Battaglione Logistico «Gorizia» e venne subito schierato in esercitazione sul greto del fiume Cellina.

ASCOLTANDO CHI C'ERA

La diretta testimonianza del tenente colonnello Pasquale TERRERI, comandante del Battaglione Logistico «Folgore», ci offre un vivido spaccato della realtà somala e un quadro esauriente di come in essa si sia inserita l'attività del reparto. Con le sue parole, la narrazione si stacca dalla storia e scende sul piano della cronaca; gli episodi fin qui citati assumono maggior nitidezza, si arricchiscono di particolari e vengono permeati di valori umani.

«Non erano stati di buon auspicio, né di lusinghiero presagio, i primi giorni trascorsi a Balad, dove eravamo arrivati, via nave, il giorno di Natale del '92.

Una certa inerzia nell'avvio della macchina dei rifornimenti ci fece restare quasi a secco di viveri, tanto che il Capodanno del 1993 venne festeggiato (era il massimo che ci potevamo concedere) con una fetta di panettone e una di anguria.

Nell'ancora incerto compito che l'ONU ci avrebbe assegnato e prima di cominciare ad operare a favore della popolazione, pensammo bene di provvedere alla nostra sistemazione. Agli edifici che ci erano stati assegnati quale nostra sede e che una volta ospitavano l'accademia militare somala, era più ciò che mancava che non ciò che era rimasto: restavano in piedi, in pratica, solo i muri perimetrali. Si trattava di lunghi capannoni a un piano, sparsi tra i radi alberi della savana. Attorno, vari ap-

Il tenente colonnello Pasquale Terreri, comandante del Battaglione Logistico «Folgore» (foto «Folgore»).

CAPITOLO 3

pezzamenti di terreno, dai quali i somali ricavavano una sorta di patata dolce, poco nutriente, si alternavano a larghe estensioni incolte.

In seguito, e nel tempo, vennero messe in atto numerose iniziative per rendere meno opprimente la vita al campo, negli intervalli tra le varie missioni: c'erano stanze con video-giochi e ping-pong; molto praticato era anche il calcio balilla.

Venne allestito anche un campo di calcetto, nel quale vennero disputati accesi tornei interni.

L'orario era alquanto pesante. Sveglia, tutti i giorni, alle 5 e 30; un'ora dopo prendevano avvio le attività che si protraevano fino alle 12.

Poi, pranzo, un paio d'ore di riposo indispensabili per le temperature torride della parte centrale della giornata, e ripresa alle 15, fino alle 19. Anche nell'effettuazione delle missioni, si cercava di sfruttare le ore più fresche, con interruzione in quelle più calde.

Dopo le 19, niente libera uscita, ovviamente; d'altronde, dove avrebbero potuto andare i nostri soldati?

Attorno al campo, un reticolato ininterrotto ed un servizio di sentinelle garantivano la nostra sicurezza. Solo le frotte di ragazzini somali, agili come gatti, riuscivano a penetrare per venire a rubare i nostri rifiuti. Poiché noi, soprattutto per ragioni igieniche, avevamo preso l'abitudine di bruciare periodicamente questi rifiuti, essi si appostavano nei dintorni del campo, in attesa dell'arrivo dei nostri autocarri, per fare razzia prima che tutto sparisse nel fuoco.

Gli stessi rifiuti venivano poi coperti con riporti di terra. Quando pioveva, nella discarica si formavano così infidi stagni di fango e in uno di essi annegò, un giorno, uno di quei bambini.

I pericoli più insidiosi, per noi, forse più che dalle armi delle varie bande, provenivano dalla natura.

La savana era infestata da serpenti velenosissimi, quali i cobra e, soprattutto, i mamba «sette passi» (venivano così chiamati perché il loro veleno è così potente che chi ne viene morso ha appunto il tempo di percorrere sette passi, prima di cadere a terra fulminato).

Ce n'erano tanti, al campo, prima del nostro arrivo, poi la nostra presenza li costrinse a sloggiare. C'erano anche quelle che sono da sempre le loro nemiche naturali, le manguste. Purtroppo, contro i nostri stessi desideri, la nostra presenza le allontanò ancor prima dei serpenti.

Diffusissimi gli scorpioni, di due specie, i neri e i bianchi. La puntura dei primi, anche se dolorosissima, non è mortale, al contrario di quella dei secondi. La loro presenza ci costringeva ad opportuni accorgimenti, quale quello di controllare bene che non ce ne fossero, dentro il letto, prima di coricarci. Durante la nostra permanenza, solo un militare venne punto da uno scorpione, per essersi infilato un maglione senza prima controllarne l'interno.

Altro serio pericolo, la malaria, contro la quale effettuammo tutti una specifica profilassi, a base di pillole di «paludrine» e «clorochina», che continuammo ad assumere ancora per diverso tempo, anche dopo il nostro rientro in patria.

Erano molto numerosi anche gli animali commestibili, come i facoceri, sorta di cinghiali locali, ai quali davamo la caccia, procurandoci gustosi arrosti.

Numerosissimi anche gli uccelli, molto variopinti.

Nel fiume Uebi Scebeli erano presenti i coccodrilli, tanto goffi e impacciati nel muoversi sulla terra, quanto agili e imprevedibili in acqua. Un giorno una somala si era affacciata ad attingere acqua nella corrente del fiume; fu un lampo: un guizzo improvviso, e la testa e metà del petto della donna erano sparite.

Un nostro soldato aveva acquistato un uovo al mercato, convinto che fosse di struzzo; si potrà immaginare la sua sorpresa quando, alla sua schiusa, ne vide guizzar fuori un coccodrillino.

Tra i primi incarichi assolti a favore della popolazione, il più immediato fu quello di riportare presso i loro villaggi tutti coloro che la fame e la paura dei predoni avevano costretto a riparare verso le città più grandi. Ciò che più ci gratificava, erano le manifestazioni di gioia dei familiari che si riabbracciavano dopo tanto tempo. Sapere di essere noi stessi a determinare quegli attimi di felicità dava un significato alla nostra presenza e ci indicava come essa infondesse in quella povera gente un senso di sicurezza.

I nostri compiti ben presto si moltiplicarono; si aggiungevano infatti le scorte ai convogli di viveri delle organizzazioni umanitarie e ai funzionari delle stesse, che altrimenti avrebbero dovuto far ricorso, a caro prezzo e con minori garanzie di sicurezza, a quelle delle varie formazioni armate locali.

Molte furono le iniziative di carattere sociale.

L'assistenza sanitaria fu quasi automatica, dal momento che furono gli stessi Somali ad accorrere, fin dai primi giorni.

Le affezioni più frequenti erano tubercolosi, malaria, malattie veneree, ma soprattutto piaghe, generate da ferite non disinfettate.

Ogni giorno un medico era a loro disposizione, sia in sede che presso un posto di medicazione esterno che avevamo allestito in tenda. I malati più gravi venivano ricoverati nelle tende ospedale, dove il nostro personale veniva coadiuvato da infermieri locali, retribuiti con viveri.

Dopo i primi giorni venimmo a scoprire che le medicine distribuite ai malati perché le prendessero a casa venivano da questi rivendute, sì che ci vedemmo costretti a far assumere le stesse medicine soltanto sul posto.

Potrebbe apparire strano, al nostro modo di vedere, che la gente potesse acquistare e assumere medicine con tanta disinvoltura, quasi che ogni farmaco fosse buono per ogni tipo di infermità, ma c'è da tener presente che, in prevalenza, si trattava di antibiotici e che questi, sul fisico dei Somali, agiscono con incredibile efficacia.

Dopo un mese dal nostro arrivo, «adottammo» l'orfanotrofio «Guglielmo Marconi». Quando giungemmo, esso era ridotto ad un edificio fatiscente, affidato a un tizio che si dichiarava «direttore», ma che a tutto badava meno che ai bambini. Questi ultimi, poverini, non facevano che aggirarsi come bestiole attorno alla catapecchia, abbandonati a se stessi.

In pochi giorni, riadattammo tutto lo stabile ed affiancammo a questo direttore alcuni volontari somali, stipendiati col solito sistema del «cibo per denaro».

Rimettemmo quindi in sesto una scuola, a Balad, che venne organizzata su quattro classi di 250 scolari complessivi. Anche gli insegnanti vennero stipendiati col predetto metodo.

Sia l'orfanotrofio che la scuola vennero arredati con suppellettili da noi costruite con legname di ripiego, spesso ricavato dagli imballaggi scartati dagli Americani.

Effettuammo anche la distribuzione di vestiario ai bambini, quel vestiario che la solidarietà mondiale convogliava verso la Somalia ma, sulle prime, non riuscivamo a capacitarci di come mai, pur avendo fornito loro abiti nuovi e puliti, il giorno dopo ci ritrovavamo davanti gli stessi bambini, sempre vestiti allo stesso modo.

Tutto ci apparve più chiaro quando ci sembrò di riconoscere gli stessi vestiti in vendita sulle bancarelle del mercato di Mogadiscio. I farabutti e i profittatori purtroppo non mancavano e tra essi posso includere senza titubanza il direttore dell'orfanotrofio.

La gente più buona, più generosa, più riconoscente, era quella dei villaggi, cioè, come sempre, i più poveri. Ogni volta che ci vedevano arrivare, facevano di tutto per

«La gente più buona... era quella dei villaggi. Ogni volta che ci vedevano arrivare facevano di tutto per mostrarci la loro riconoscenza; organizzavano feste e balli...» (foto «Folgore»).

mostrarci la loro riconoscenza; organizzavano feste e balli e ci ricambiavano con le povere cose di cui disponevano.

La stessa generosità riscontravamo quando, recandoci a Mogadiscio, effettuavamo soste a Gesra, villaggio di pescatori: in luogo dei prodotti agricoli, le loro offerte si manifestavano con le catture della loro pesca, ma lo spirito e la spontaneità dei gesti erano gli stessi.

La divisione in fazioni era sentita solo nelle grandi città; nei villaggi era ignorata e in essi regnava la più completa armonia: i viveri che noi recavamo loro venivano messi tutti in comune e tutti ne potevano disporre in pari misura.

Era, questo della generosità, l'aspetto che più sembrava avvicinare le caratteristiche della nostra gente a quella somala: a volte fui costretto a riprendere aspramente qualcuno dei miei soldati che si permetteva di regalar loro parte dei nostri viveri, quando non ne avevamo a sufficienza per noi.

Merita soffermarsi su alcune considerazioni, a proposito del concetto di «bambino» allorché ci si riferisce a una società come quella somala.

La durezza delle loro condizioni di vita li fa maturare con una rapidità incredibile: a 8-10 anni non è già più possibile considerarli tali, perché a quell'età te li puoi trovare davanti, all'improvviso, con un mitra in mano, a spararti addosso per rubarti un paio di occhiali da sole. Già nell'infanzia, la necessità di dover lottare per sopravvivere fa sì che essi acquisiscano un loro valore della vita, che è uguale a zero.

È fuori logica valutare il loro modo di agire sulla base delle nostre scale di valori. Per fare un esempio: presso di noi, salvo casi di patologia, anche il criminale più incallito ricorre all'omicidio quale soluzione estrema; egli minaccerà di toglierti la vita se non gli darai il portafoglio, e potrà anche ammazzarti, in caso di un tuo rifiuto. Il somalo, invece, può ucciderti direttamente, per derubarti di una macchina fotografica, senza neppure chiedersi se tu, in cambio della vita, sei disposto a regalargliela. Quell'oggetto, per lui, ha un qualche valore; la tua vita, sempre per lui, non vale assolutamente nulla.

Analogo discorso può farsi per le femmine: alla stessa età sono già donne e come tali vengono usate. Le somale sono bellissime, ma per brevissimo tempo. A vent'anni, dopo aver sfornato figli a getto continuo, mentre gli uomini non fanno che oziare e bighellonare, sono già sfatte nel fisico.

Tra gli aspetti positivi della missione, va annoverato il cordiale rapporto di cameratismo che si era instaurato con i contingenti ONU degli altri paesi. I giornali hanno messo in risalto soprattutto la discordanza tra la linea americana e quella italiana; quasi mai hanno parlato dei valori positivi di questo spirito di collaborazione fra popoli tra loro così diversi. E non sempre era il rappresentante del paese tecnologicamente più evoluto a venire in soccorso del più debole. Se è vero che noi abbiamo fornito supporto ai Pakistani, dal momento del loro sbarco fino alla completa sistemazione, è altrettanto vero che noi stessi abbiamo avuto bisogno dell'aiuto dei Coreani, dotati di autogru più potenti delle nostre; e corrisponde a verità anche il fatto che gli stessi Statunitensi ebbero bisogno di ricorrere ai nostri mezzi, allorché una loro trivella di perforazione rimase bloccata a notevole profondità nel terreno.

Con questi contingenti si fraternizzava, specie la sera, al termine del servizio; ci si riuniva al «Roxy Bar» (così avevamo ribattezzato il nostro Circolo Ufficiali e Sottufficiali) e si trascorreva il tempo cantando e comunicandoci, in inglese, le rispettive esperienze.

Estremamente drammatico fu, tra le mie personali esperienze, il trasporto in elicottero del paracadutista Strambelli, ferito accidentalmente da un commilitone il 28 aprile. Il proiettile gli aveva attraversato il basso addome, devastando orribilmente gli intestini.

Era terribile voler fare e non saper che fare, con il dottore che, tra gli ondeggiamenti dell'elicottero, non riusciva a trovare la vena per applicare la flebo e il ferito che, agitandosi nella semincoscienza, si strappava via l'ago.

A un certo punto ebbi l'impressione che fosse morto: freddo in viso, e senza più respiro, tentai di scuoterlo schiaffeggiandolo, senza ottenere reazione.

Angosciosa l'attesa presso l'ospedale da campo, mentre dentro la sala operatoria i nostri chirurghi tentavano l'impossibile per strapparlo alla morte.

L'operazione durò dalle 17 alle 2 di notte. Ogni tanto la porta si schiudeva e, all'interrogativo stampato sui nostri volti, il dottore rispondeva con una ben poco promettente scrollata di capo.

Eppure, al mattino, il ferito si riprese; sembrava proprio che i nostri bravi dottori fossero riusciti a «riprenderlo per i capelli» tanto che venne caricato, il mattino del 30, su un aereo attrezzato e trasferito presso l'ospedale militare del «Celio», a Roma, dove invece una maledetta complicazione post-operatoria lo portò a morte, il 13 maggio.

Il giorno più tragico, più triste e più caldo (sia nel senso reale che figurato) fu il 2 di luglio.

Erano già iniziati i rastrellamenti da parte degli Americani a caccia del generale Aidid. Per le strade, barricate e violente proteste della gente.

C'era stato, poche ore prima, un attacco ad un autocarro somalo e due feriti erano stati condotti presso il posto di medicazione esterno del Battaglione. Visitati, venne deciso di trasferirli con un'ambulanza presso l'ospedale di Mogadiscio. Venne perciò richiesta una scorta al 186° Battaglione. Io stesso mi trovai coinvolto in pieno negli scontri.

Il rastrellamento era appena terminato e

Mercatino autorizzato dal Comando Italiano, a favore dei Somali, all'interno di Balad (foto A. Carretta).

CAPITOLO 3

noi stavamo tornando a Balad, con in testa un'AR/76 con il sottoscritto a bordo, e dietro una scorta di autoblindo e di M 113. Dalla radio, giunse notizia che presso il pastificio erano rimasti bloccati alcuni automezzi e il Comando del 186° disponeva il ritorno sul posto della nostra scorta.

Invertita la marcia, rifeci la strada in senso inverso e di lì a poco mi trovai davanti ad una barricata di sassi e pneumatici in fiamme che pochi minuti prima non c'era.

Improvvisa, cominciò una violenta sassaiola ed io diedi ordine all'autista di attraversare la barricata a tutta velocità. Non sospettavo che poche decine di metri più in là ce ne fosse una seconda e una sensazione di sgomento mi assalì allorché, guardando indietro, mi accorsi che la scorta dei mezzi blindati non mi aveva seguito. Ma fermarsi in quel momento avrebbe significato esser fatti a pezzi dalla folla inferocita che ci tempestava di sassi. Avanti perciò, a tutta velocità, oltre la seconda barricata, ma solo per trovarne una terza. Qui, ai sassi cominciavano ad aggiungersi colpi d'arma da fuoco.

Superata la terza barricata, credevo di essere ormai al sicuro; invece, ero semplicemente precipitato nel bel mezzo dei combattimenti.

Per fortuna eravamo presso un «checkpoint», cioè un posto organizzato a difesa, con sacchetti di sabbia dietro i quali ripararci. Fischiavano pallottole da tutte le parti; ma l'incubo peggiore non era rappresentato tanto dalle mitragliarici, quanto dai colpi isolati dei cecchini, che potevano arrivare da ogni direzione: posso assicurare che rimanere per ore nel dubbio che la propria testa sia sotto il mirino del fucile di qualcuno che non vedi, e dal quale perciò non puoi difenderti, non è sensazione affatto piacevole.

Dopo tre ore e mezzo di combattimenti, riuscimmo a sganciarci, portando indietro i nostri feriti, ma tre dei nostri compagni erano definitivamente scesi dal torpedone della vita: per i poveri Millevoi, Paolicchi e Beccaro, non c'era più nulla da fare.

Alla fine di agosto 1993, dopo otto mesi di ininterrotta permanenza sul suolo africano, salutati da calde manifestazioni di affetto da parte di quelle stesse popolazioni dei villaggi che avevamo beneficato, con una nuova nave che si staccava dal porto di Mogadiscio, riprendemmo il cammino che ci avrebbe riportato a casa».

MISSIONE «ALBATROS»

Antefatti

Un copione che si ripete ormai, con lievi varianti, da alcuni decenni: un popolo che lotta per cacciare lo straniero occupante o il dittatore e che fa convergere verso di sé le simpatie più o meno aperte dell'opinione pubblica mondiale... e poi? Una volta raggiunto l'obiettivo, proprio quando sembra arrivato il momento di mettersi a lavorare in concordia per costruire un futuro migliore al proprio paese, ecco lo scatenarsi di lotte fratricide, con le stragi più esecrande, tra le diverse componenti che insieme aveva partecipato alla lotta. E il mondo, deluso, quasi pentito della mal riposta simpatia, si chiede se i contendenti non meritassero di restare nella precedente condizione, visto il pessimo uso che fanno di un bene così prezioso come la libertà appena riconquistata.

Non mancano certo gli esempi. Basterà ricordarsi di quanto avvenne nell'ex Congo, dopo la partenza dei Belgi, ed in altri stati africani dopo la fine della colonizzazione, o i fiumi di sangue versato nella penisola indocinese, dopo la partenza degli Americani dal Vietnam. Per portarci verso vicende ancora attuali, sarà sufficiente osservare le lotte divampanti tra le opposte fazioni in Afghanistan, dopo la partenza dei Sovietici, o le vittime delle lotte civili scatenatesi in Somalia tra coloro che, alleati, avevano deposto il dittatore Siad Barre.

In Mozambico era avvenuto qualcosa di analogo. Per anni l'esercito dei ribelli, il Fre.Li.Mo. (Frente de Liberaçao de Moçambique), aveva combattuto per liberarsi dai colonizzatori portoghesi, fino al successo raggiunto nel 1974. Avrebbe potuto essere, questo, l'anno dell'avvio di una ricostruzione del paese, con lo sviluppo di una vera democrazia. Invece, il Fre.Li.Mo. tentava di imporre la costituzione di uno stato sul modello di quelli dell'est europeo, con partito unico. Quasi naturale, per conseguenza, la nascita di un movimento che si opponesse a un simile progetto, e questo si concretizzò nella Re.Na.Mo. (Resistenza Nazionale Mozambicana). Per oltre quindici anni i due movimenti si combatterono, con oltre un milione di morti, con saccheggi e rapine.

MOÇAMBIQUE
MOZAMBICO
OCEANO INDICO / OCÉAN
Canal de Moçambique
Canal de Mozambique
Lake Malawi
Lago Niassa
CABO DELGADO
NIASSA
CENTRAL
SOUTHERN
NAMPULA
TETE
ZAMBEZIA
SOFALA
MANICA
GAZA
INHAMBANE
MAPUTO
Mzuzu
Lilongwe
BLANTYRE
Zomba
Chipata
Mpika
Nkhota-Kota
Lichinga
Cuamba
Nampula
Mocímboa da Praia
Pemba
Montepuez
Tete
Quelimane
Beira
Chitungwiza
Mutare
Xai-Xai
Maputo
Inhambane
Vilanculos
Ilha do Bazaruto
Ilha Bengerua
Ilha de Moçambique
Ilha Angoche
Ilha da Inhaca
Baia de Maputo
Baia de Sofala
Baia de Inhambane
Bassas da India
(Réunion-Francia)
Europa
(Réunion-Francia)
Tropico del Capricorno
Comore
Madagas
Toliara
Tolia
Lake Malombe
Lake Chilwa
Cabora Bassa
Lago de Cahora Bassa
Serra Namúli
Mount Darwin
Serra da Gorongoza
Mount Mulanje
Monts Mitumbas
Ilha Matemo
Ilha Quirimba
Ilha Goa
Ilha Fernão Veloso
Ilha Sena
Ilha Chiloane
Ilha Inhaca
Ilha Xefina Grande
Ilha Xefina Pequena
Ilha Portuguesa
Ilha Inhaca
Ilha Elephant
Ilha Inhaca
Ilha Inhaca
Ilha Inhaca

CAPITOLO 3

I due opposti eserciti, inoltre, per acquistare armi, in special modo mitragliatori Kalashnikov dall'Unione Sovietica, saccheggiarono ogni risorsa naturale del paese: le prime vittime furono gli elefanti, sterminati per procacciarsi l'avorio.

Il Mozambico divenne, in conseguenza di ciò, il paese africano con il più basso reddito pro capite, più povero, cioè, della stessa Somalia.

Due fattori, sul finire degli anni ottanta, si rivelarono decisivi perché la carneficina avesse termine:

– il fatto che fosse venuto a mancare «l'oggetto del contendere», vale a dire che, letteralmente, non vi fosse più nulla da predare; in pratica le due fazioni si erano talmente dissanguate, che nessuna delle due possedeva più nulla di appetibile per l'altra;

– la fattiva opera della Chiesa, che nel paese godeva ancora di un elevato prestigio; si distinse in particolare, nell'opera di pacificazione, l'azione dell'arcivescovo di Beira, Jaime Goncalves, e della comunità romana di Sant'Egidio la quale, dopo laboriosa e sapiente opera di intermediazione, riuscì a far sì che Fre.Li.Mo. e Re.Na.Mo. deponessero le armi e rimandassero la disputa a libere elezioni da tenere in un secondo tempo. Venne anche concordato che gli armati governativi fossero 30 mila, proporzionalmente ripartiti tra i due movimenti; gli eccedenti avrebbero dovuto restituire le armi dietro un certo compenso pro capite. In attesa delle previste libere elezioni, sarebbe però stata necessaria l'interposizione di una forza neutrale che, sotto le insegne delle Nazioni Unite, vigilasse sul rispetto degli accordi e sul mantenimento di una pace ancora precaria. Da qui, l'invio di una forza multinazionale di oltre ottomila unità, che avrebbe assunto la denominazione di Onumoz, agli ordini del generale brasiliano Da Silva.

«Albatros»

Tra le nazioni chiamate a partecipare a questa missione di «peace keeping» vi fu ovviamente l'Italia, che tanta parte aveva avuto nel processo di pacificazione. L'unità prescelta fu la Brigata Alpina «Taurinense» e alla missione venne dato (sulla falsariga dei precedenti «Airone», «Pellicano», «Ibis») il nome del più maestoso dei grandi volatori: «Albatros».

Sostituite le tute da fatica con mimetiche «più africane» e il berretto alpino con un basco blu, riverniciati gli automezzi e le autoblindo di bianco con la scritta NU (Nazioni Unite), la par-

Villaggio mozambicano dalle tipiche capanne (foto D. Agostini).

tenza venne fissata per il 7 gennaio 1993. Invece, la prima nave, carica di materiali e automezzi, salpò soltanto l'8 febbraio.

La prima aliquota di uomini, denominata «Advanced Party», si avviava il 20 febbraio, con lo scopo di ricognire il territorio, individuare difficoltà, possibilità e necessità e scegliere le aree più idonee alla dislocazione del contingente.

Il 2 marzo, una nuova aliquota di 180 militari partiva per il Mozambico in aereo. Era il cosiddetto «Key Party», che aveva l'incarico di approntare le strutture destinate ad ospitare e soddisfare le necessità dell'intero contingente il quale giungeva, con voli in rapida successione, nell'ultima decade di marzo. Erano ora, al completo, 1030 uomini, agli ordini del generale Luigi Fontana, comandante della stessa Brigata.

A dimostrazione dell'entusiasmo con il quale il personale si apprestava ad affrontare la missione, basterà rivelare che un gruppo di soldati, proprio alla vigilia del congedo, inoltrò domanda per prolungare la ferma di tre mesi e alcuni di essi la rinnovarono per ulteriori tre mesi. Non va sottaciuto, ovviamente, il risvolto economico della faccenda: 120 dollari al giorno per i militari di truppa, 140 per gli ufficiali e i sottufficiali. Il compito assegnato era quello di esercitare azione di vigilanza sul cosiddetto «Corridoio di Beira», una stretta striscia che da Beira conduceva allo Zimbabwe (ex Rhodesia) e sulla quale correvano una strada asfaltata, una ferrovia a binario unico e scartamento ridotto e l'oleodotto che portava il petrolio dello Zimbabwe verso l'Oceano Indiano.

Su di essa, in precedenza, avevano vigilato i soldati dello stesso Zimbabwe. Ad altri analoghi corridoi che andavano verso lo Zambia e il Malawi provvedevano le forze di altri contingenti (indiano, botswano, giapponese, uruguaiano).

Quelle che non erano ben chiare erano le dipendenze e questo può dirsi un problema comune a tutte le missioni internazionali, come ben dimostrato dalle divergenze tra gli Stati Uniti e l'Italia in Somalia. La dipendenza, per l'impiego, era in ogni caso dal Comando ONU, che trasmetteva direttamente gli ordini ai Comandi dei vari contingenti. Fu anche l'ONU stessa ad assumere in carico i vari materiali che ogni contingente aveva portato con sé. Gli automezzi, addirittura, vennero fotografati uno ad uno, con targa ben leggibile, affinché fosse ben chiaro lo stato di ognuno, onde evitare contestazioni finali.

Il «Corridoio di Beira» visto dall'aereo: sono ben visibili la strada e la ferrovia che corrono parallele dallo Zimbabwe fino all'Oceano Indiano (foto M. Franco).

CAPITOLO 3

La sede principale del contingente italiano era stata fissata a Chimoio, località dell'interno, lungo il corridoio, a 200 chilometri da Beira, mentre il Comando della Brigata e il Reparto Comando e Supporti Tattici erano a Dondo e una compagnia di alpini paracadutisti a Beira.

A Dondo c'era già una cooperativa di operai italiani, di Carpi, che operava per conto del governo italiano, e questo fu per il contingente un favorevole punto di partenza, per l'appoggio da essa fornito nelle prevedibili difficoltà iniziali.

L'insediamento poté avvenire previa bonifica delle aree, con eliminazione degli animali velenosi e sminamento dei numerosi ordigni, diffusissimi su tutto il territorio.

Il contingente si trovò, fin da subito, ad operare in un ambiente, ma soprattutto in un clima, del tutto inusuali.

La parte operativa vera e propria, quella cioè relativa alla vigilanza e pattugliamento, venne posta in atto dal Battaglione «Susa», che assumeva il pieno possesso di responsabilità il 15 aprile, dopo che l'ultimo soldato dello Zimbabwe aveva lasciato il corridoio.

Il 23 aprile cominciavano anche le scorte ferroviarie, che venivano effettuate sia da militari posti direttamente sul treno, sia da autocarri che lo fiancheggiavano dalla strada parallela alla ferrovia. I controlli ad alcuni punti difficilmente accessibili dell'oleodotto avvenivano invece in elicottero.

In luglio cominciarono ad essere istituite aree di sosta (assembly areas) per gli sbandati e al «Susa» vennero affidate anche le scorte alle autocolonne umanitarie che trasportavano viveri verso le stesse. E non si trattava di scorte di poche ore, effettuate con piccole unità. La prima di esse, ad esempio, impegnò un'intera compagnia e si protrasse per una settimana.

Particolarmente preziosa e impegnativa, ai fini dell'effettuazione di queste scorte, fu l'attività del nucleo Boe (Bonifica ordigni esplosivi): dovendo infatti muovere in zone ancora mai ricognite, il rischio di incappare in qualcuno dei milioni di mine sepolte era assai elevato. Oltretutto, chi le aveva disseminate non si era certo preso la pena di lasciare mappe descrittive. Solo, ogni tanto, un botto: qualcuno, quasi sempre un bambino negro, era saltato in aria e un nuovo campo minato era stato individuato.

Tra le operazioni più impegnative effettuate in agosto, si inserirono due grosse autocolonne, una del «Susa» e una del Battaglione Logistico, destinate a Maputo (l'ex capitale Laurenço Marques), dove venne caricato il mate-

Veduta aerea di Chimoio, sede dei Battaglioni Logistici Taurinense e Julia (foto M. Franco).

Autocolonna Beira-Maputo e ritorno, lungo la strada litoranea, che il Battaglione Logistico effettuò in circa dieci giorni percorrendo 2800 chilometri (foto Btg. L. «Taurinense»).

riale destinato alle assembly areas, che venne scaricato a Beira, per rientrare quindi a Chimoio, dopo aver percorso 2800 chilometri su piste costituite solo da polvere e fango rossastro, che in alcuni tratti non consentivano velocità superiori ai 10 chilometri orari.

Il territorio mozambicano era stato convenzionalmente diviso in tre settori, ognuno affidato ad un contingente. Poiché però le autocolonne spaziavano su tutto il territorio, la responsabilità della scorta alle stesse veniva passata in consegna da un contingente a quello successivo, ogni volta che esse transitavano da un territorio all'altro. Le due autocolonne, oltre all'aspetto puramente operativo, ebbero un secondo importante risvolto: quello della conoscenza e della fraternizzazione, nell'assolvimento del comune incarico, fra soldati appartenenti a popoli dalle consuetudini molto diverse; nella circostanza, un solido vincolo di cameratismo si instaurò tra gli alpini e i militari del contingente uruguaiano.

Tra le visite effettuate al contingente da parte di autorità militari, si segnalano quelle del generale Corcione, Capo di Stato Maggiore della Difesa; del generale Canino, Capo di Stato Maggiore dell'Esercito, accompagnato dall'ordinario militare, monsignor Marra; del generale Buscemi, Sottocapo di Stato Maggiore dell'Esercito; del generale Da Silva, capo di ONUMOZ, e del Capo di Stato Maggiore dell'Esercito Botswano.

Tra le autorità civili, vanno ricordate le visite del presidente del Mozambico, Chissano, cui il contingente fornì la scorta dall'aeroporto fino all'accampamento; tra i politici italiani, giunsero il Ministro della Difesa, Fabbri; il Ministro degli Esteri, Andreatta; il responsabile civile della missione italiana ONU, Aiello.

Erano sempre visite che creavano un surplus di lavoro, ogni volta che si verificavano, sia per le scorte da fornire, sia per l'approntamento dei ricevimenti. A un certo punto subentrò anche la sensazione che fosse la nomea della buona tavola del contingente italiano, a far moltiplicare le richieste di visite.

Numerose furono le visite di giornalisti, sia televisivi che di riviste o quotidiani, militari e civili. Una troupe televisiva giunse anche dal Giappone.

Tra i tanti articoli prodighi di elogi per l'attività del contingente, vi fu anche quello di un certo giornalista che, dopo la visita al campo e l'invito a pranzo a base di aragoste, riferì nel suo servizio che gli alpini stavano laggiù soltanto a fare la bella vita, sottacendo l'informazione che l'aragosta è uno dei cibi meno cari del Mozambico.

CAPITOLO 3

La «Taurinense» rimase sul suolo mozambicano fino all'ottobre 1993, quando venne avvicendata dalla «Julia». L'avvicendamento venne scaglionato tra i mesi di settembre e ottobre: man mano che rimpatriava un'aliquota della «Taurinense», ne subentrava una della «Julia», fino alla sostituzione completa. Esso, previsto fin dalla fase di pianificazione della missione, venne preceduto da una spedizione ricognitiva da parte di un nucleo di ufficiali e sottufficiali della «Julia», costituito dallo stesso comandante della Brigata, dai comandanti dei Reparti e da quanti erano interessati a problemi logistici.

L'avvicendamento, va precisato, riguardò soltanto il personale, mentre per il materiale avvenne il passaggio di consegne. La «Julia» infatti, per tutta la durata della missione, utilizzò automezzi, tende, radio, cucine, ecc. della «Taurinense», portando al seguito, di suo, solamente qualche automezzo di ridotto ingombro e alcune cisterne per l'acqua.

Invariato rimase il tema della missione: vigilanza ai treni e alle autocolonne lungo il corridoio di Beira.

Il contingente della «Julia» aveva, come componente operativa, un reparto composto dal Battaglione «Cividale» del 15° Reggimento Alpini, e dal Battaglione «Tolmezzo», del 14°.

Più o meno all'epoca in cui avveniva l'avvicendamento tra le due grandi unità, avrebbero dovuto svolgersi le tanto auspicate elezioni. Invece queste venivano rinviate di mese in mese. Avveniva infatti che, proprio come conseguenza della pace, i villaggi venissero investiti dal fenomeno del controesodo: ogni giorno la loro popolazione aumentava e le capanne crescevano di numero, col rientro di coloro che la guerra civile aveva allontanato; questo comportava continui problemi organizzativi.

Il mese di dicembre 1993 venne contrassegnato dalla effettuazione di numerose autocolonne per il trasporto di militari sbandati presso le assembly areas, dove venivano ritirate le armi dietro promessa di un qualche aiuto economico. Si aveva però la sensazione di un reciproco inganno: da parte dei guerriglieri, che si limitavano a consegnare dei rottami, tenendo invece ben celate le armi più efficienti. Da parte dei governativi, che lasciavano senza esito le promesse. In conseguenza di ciò, la tensione si accentuava pericolosamente.

Nel gennaio 1994 il contingente venne turbato da uno scandalo sollevato da un giornalista svedese, secondo il quale i militari italiani sfruttavano la prostituzione delle bambine mozambicane. Uno scandalo creato forse ad arte; in ogni caso privo di fondamento: non si sa bene se si sia verificato un qualche episodio; in caso affermativo, si sarebbe trattato comunque di un caso isolato e circoscritto.

Forse anche in conseguenza di questo scandalo, le autorità militari italiane cominciarono ad attivarsi per porre termine alla missione di «Albatros».

Verso la fine di marzo, in un paio di settimane, vennero completate le operazioni di sganciamento, lasciando l'incarico della prosecuzione della missione al contingente botswano. Il personale rientrò in patria con voli forniti dalle linee aeree mozambicane, mediante la stipula di accordi effettuata dall'ONU.

In Africa rimasero soltanto il Reparto Sanità ed una compagnia di sicurezza, dislocate entrambe presso l'aeroporto di Beira.

Nel mese di luglio 1994, ciò che restava della missione veniva assunto di nuovo dalla «Taurinense», che inviava una compagnia del «Susa» (che nel frattempo aveva mutato il proprio nome in quello di «3° Reggimento Alpini») a dare il cambio alla compagnia di sicurezza della «Julia».

Nel mese di ottobre 1994 avvenivano le tanto sospirate elezioni democratiche e, nei primi giorni di dicembre, gli ultimi alpini lasciavano il suolo africano. Il 17 dello stesso mese, una solenne cerimonia, tenuta presso la caserma «Monte Grappa» di Torino alla presenza del Ministro della Difesa Previti, poneva il suggello finale all'operazione «Albatros».

Il consuntivo finale della missione non poteva essere espresso se non da cifre positive, essendo essa stata organizzata e condotta nel pieno rispetto delle tradizioni di generosità e di efficienza proprie del corpo degli Alpini. I «bocia» avevano dimostrato di essere degni continuatori delle imprese dei «veci».

Erano partiti per un'impresa che si prospettava densa di rischi e di incognite, in un territorio ancora ammorbato dall'odore del sangue e infestato da bande avvezze solo ad uccidere, eppure la pace era stata mantenuta senza sparare un colpo. Si sarebbe potuto affermare che quanti erano partiti, tanti sono tornati, se nel novembre del 1993

due piloti dell'ALE, il tenente Montagna e il sergente maggiore Stabile, non fossero rimasti vittime di un incidente, andando a urtare, con il loro velivolo, un aereo S.M. 1050, contro i cavi dell'alta tensione. Se la missione era «di pace», che si vuole di più?

L'attività logistica

Il primo piede del *Battaglione Logistico «Taurinense»* (comandato dal tenente colonnello Vincenzo Porrazzo) a posarsi sul suolo mozambicano, fu quello del capitano Sergio Santamaria, giunto in Africa il 21 febbraio 1993, quale componente di quella aliquota di una trentina di militari denominata «Advanced Party», inviata con incarichi ricognitivi.

Nella seconda aliquota, la «Key Party», figurava invece già un consistente gruppo di oltre 50 persone dello stesso Battaglione.

L'area designata era quella di Chimoio, località collinare, posta a circa 500 metri di quota s.l.m., lungo il «Corridoio di Beira», a 200 chilometri da questa città.

Un piccolo aeroporto nei pressi era funzionale alle esigenze del Reparto AVES che divideva la stessa area con il Battaglione. A circa 10 chilometri erano invece accampati il Battaglione «Susa» e il Reparto Sanità della Brigata.

Senza porre indugi, si mise subito mano alla realizzazione di quanto sarebbe stato necessario alla vita e all'attività operativa del grosso del contingente. Attorno al campo venne stesa una recinzione di concertina, vennero allestiti gli alloggi, la cucina, la mensa, i bagni. Il materiale partito un paio di settimane prima, via nave, era giunto al porto di Beira in coincidenza con l'arrivo in aereo del personale che avrebbe dovuto utilizzarlo. Sistemato in appositi containers, era stato trasportato a Chimoio, anche con l'aiuto di ditte civili operanti in zona, dotate di portacontainers. Una piccola parte venne trasferita anche per via ferrata.

Con voli effettuati a più mandate, alla fine del mese, arrivarono gli altri componenti del Battaglione e si poté, con essi, provvedere alla costituzione delle varie compagnie. Il reparto conservava la stessa articolazione organica che aveva in sede; in pratica, si era verificato uno sdoppiamento. Quantificando in percentuale, circa il 60% del reparto era rimasto nella sua sede di Rivoli Torinese, a continuare ad assolvere le sue funzioni di istituto nei confronti della brigata e ad assicurare l'a-

Veduta aerea delle tende e delle tettoie della compagnia mantenimento (foto «Taurinense»).

CAPITOLO 3

limentazione del 40% operante in Mozambico.

Una seconda fonte di alimentazione era il RE.LO.CO., costituitosi in funzione della missione «Ibis», ma che non si tirava certo indietro di fronte alle richieste di «Albatros».

Prima di passare all'attività peculiare del Battaglione, merita certamente spendere alcune parole sulla sua situazione «ambientale».

La sicurezza del campo era assicurata, oltre che dalla cortina ininterrotta di filo spinato, anche da un servizio di sentinelle. Al centro del campo, su un'altana elevata, era stato installato un faro che ad intervalli illuminava la radura circostante. Le bande di guerriglieri, che pur si spostavano ancora, ma senza far eccessivo chiasso, da una parte all'altra del paese, non diedero mai fastidi di una qualche entità. Solo sporadicamente le sentinelle si allertarono, per rumori sospetti e non identificati che di notte provenivano dall'esterno.

Una notevole insidia alla sicurezza era tuttavia costituita dal fatto che il campo era praticamente tagliato a metà dalla strada di accesso all'aeroporto, alla quale chiunque poteva accedere, dai rivenditori che si recavano colà ad esporre oggetti di artigianato, alle signore che vi portavano a passeggio i bambini, specie di domenica... Come eludere, perciò, l'ingresso di qualche malintenzionato? Spostare l'accampamento tutto da un lato della stessa strada non era possibile, essendo esso circondato dal «mato» (foresta, in portoghese), non ancora ricognito e bonificato.

L'energia elettrica al campo veniva fornita da un potente gruppo elettrogeno perennemente in funzione, mentre altri generatori minori venivano azionati, alla bisogna, a favore di singoli settori di attività.

Le comunicazioni con l'Italia avvenivano attraverso il sistema satellitare che consentiva anche ai singoli alpini di telefonare alle proprie famiglie. Solo il servizio postale lasciava a desiderare, potendo contare soltanto sull'aereo che atterrava con cadenza quindicinale. In compenso, era molto efficiente il servizio radio, tanto che, attraverso gli stessi apparecchi militari opportunamente predisposti dai bravi tecnici delle Trasmissioni, potevano essere ascoltati i giornali radio quotidiani e le partite di calcio della domenica.

Non mancavano gli svaghi, all'interno del campo, come un campo di pal-

C'è tempo anche per momenti di svago: militari della «Julia» impegnati nella «corsa dei sacchi» (foto Btg. L. «Julia»).

lavolo, sul quale venivano disputati anche incontri con formazioni locali.

Ai fini dell'instaurazione di contatti con la popolazione, fu molto preziosa l'azione di un missionario francescano che per un certo periodo rimase in zona. Fu proprio attraverso le sue parole che la diffidenza iniziale degli indigeni, dovuta alle precedenti e da poco trascorse esperienze con le truppe dello Zimbabwe, si sciolse del tutto, tanto che gli indigeni vennero perfino invitati a visitare l'accampamento, dove venne tenuta una festicciola, con rinfresco finale.

Un certo atteggiamento di diffidenza tuttavia non si spense mai da parte dei guerriglieri della Re.Na.Mo., che continuarono a tener d'occhio, anche se discretamente e a distanza, l'attività del contingente. Erano rimasti troppo scottati dall'atteggiamento di truppe di eserciti precedenti, per abbassare incondizionatamente la guardia.

Inizialmente, per i militari del battaglione, non esisteva alcuna possibilità di uscire liberamente dall'accampamento; poi, man mano che si attenuava la diffidenza della gente, si cominciò ad autorizzare, pur con le indispensabili precauzioni, libere uscite domenicali.

In un secondo tempo, allo scopo di concedere agli alpini la possibilità di qualche evasione, effettuate alcune esplorazioni nei dintorni e presi accordi con alcune agenzie di viaggi, furono organizzate gite per i fine settimana, che si spingevano fino a Mutare e ad Harare, nello Zimbabwe.

Il lungo elenco dei compiti che gravavano sul Battaglione Logistico può essere condensato in un solo articolo, quasi un «Comandamento»: assistere a 360 gradi tutto il contingente; vale a dire, prevedere tutto e far fronte a tutto in modo che ad esso non rimanesse altra incombenza da assolvere se non quella di soddisfare il mandato dell'ONU. Questa assistenza venne estesa, nel settore alimentare, anche agli altri contingenti della Regione Centrale (botswano, indiano, portoghese, giapponese).

Ai previsti compiti di istituto era stato aggiunto anche quello di provvedere al vettovagliamento e con queste finalità era stato assegnato al Battaglione un ufficiale di sussitenza. Pertanto, l'attività del reparto, con questo incarico suppletivo, non veniva mai ad interrompersi, neppure di notte: mentre gli altri riposavano, un nucleo di panettieri preparava e sfornava ottomila panini quotidiani.

Visita di Mozambicani all'accampamento, con organizzazione di una festa (foto «Taurinense»).

CAPITOLO 3

L'approvvigionamento dei ricambi veniva effettuato dalla madrepatria, con voli quindicinali. Il rifornimento dei carburanti avveniva invece in loco, mediante un contratto stipulato dall'ONU.

I viveri venivano approvvigionati, anch'essi sul posto, a cura dell'ONU. Secondo i programmi, l'assistenza delle Nazioni Unite in questo settore avrebbe dovuto iniziare dal 30 di aprile, mentre fino a quella data il contingente avrebbe dovuto provvedere in proprio. Conti alla mano, sarebbe perciò stata sufficiente un'autonomia di 40 giorni, ma, sulla scorta del vecchio adagio «fidarsi è bene, non fidarsi è meglio», vennero portate al seguito molte più provviste alimentari di quante sarebbero state necessarie. Accorgimento provvidenziale: infatti le prime forniture non arrivarono prima del 18-20 maggio. Per di più, la prima partita di merce venne rinviata interamente al mittente, cioè alla ditta che aveva stipulato la convenzione con le Nazioni Unite. Gli alimenti erano pervenuti tutti scongelati e con un confezionamento privo di razionalità: pollo mischiato con le verdure, formaggio e pasta chiusi nello stesso involucro, ecc. Si trattò, tuttavia, soltanto di giungere a un punto di comprensione reciproca: alla seconda mandata venne rifiutato circa il 30% del materiale, mentre le successive vennero tutte accettate integralmente e senza riserva.

Al Battaglione Logistico competeva anche la ripartizione dei viveri tra i vari contingenti , ognuno dei quali doveva poi provvedere in proprio al confezionamento dei pasti. Non mancarono, anche qui, alcuni contrattempi, connessi soprattutto a diverse abitudini alimentari e a pratiche religiose.

Per quanto concerne l'attività di recupero, gli interventi venivano effettuati su chiamata e le squadre si muovevano solo con assistenza di scorta su autoblindo 614. Solo in un secondo tempo, e su percorsi a breve distanza dalla base, si effettuarono soccorsi senza mezzi di scorta, ma sempre con militari armati a bordo dell'autocarro soccorso.

Particolare attenzione, più di quanta abitualmente sarebbe stata necessaria in patria, veniva dedicata alla manutenzione degli automezzi, per via della polvere delle piste che metteva fuori uso anzitempo i filtri. Anche l'immobilità nuoceva agli automezzi, a causa delle avverse condizioni climatiche cui essi restavano esposti: piogge violente, alte temperature, tempeste di sabbia.

Tra le quotidiane attività di trasporto, se ne inserirono alcune di particolare entità, come la consistente autocolonna effettuata ai primi di settembre fino a Maputo, con il compito di prelevare materiali da trasportare alle «assembly areas». L'autocolonna – che venne denominata «Ita1» per distinguerla da «Ita2» effettuata quasi in contemporanea dal «Susa» – giunse a Maputo percorrendo 1500 chilometri in cinque giorni, su piste quasi esclusivamente di sabbia rossastra e, dopo due giorni impiegati nella sosta e nel caricamento, ritornò in altri cinque giorni a Beira da dove, consegnato il materiale ai rappresentanti dell'ONU, fece ritorno a Chimoio.

A conclusione del ciclo operativo di competenza della «Taurinense», una dettagliata relazione del generale Fontana, apparsa sulla «Rivista Militare» poneva l'accento sugli aspetti positivi e negativi della missione, sui problemi emersi e sulle relative soluzioni da adottare.

In primo luogo veniva rilevata la necessità, all'inizio di operazioni a carat-

tere internazionale, di disporre di un ufficiale buon conoscitore dei costumi locali che fornisse indicazioni su come comportarsi.

Nei riguardi dei compiti specifici di un battaglione logistico, la relazione poneva l'accento sui compiti suppletivi attribuiti all'unità, che normalmente sarebbero stati di competenza di altre. Questo sovraccarico di lavoro di non stretta pertinenza aveva messo in crisi il reparto quando si era trattato di spingere la propria attività di istituto ad un livello superiore alla routine, come in occasione di grossi autotrasporti a favore dell'ONU su lunghe distanze. In pratica, poco era mancato che il battaglione, per assolvere a ciò che non gli competeva, non riuscisse a svolgere quell'attività alla quale era istituzionalmente preposto. Ne conseguiva la necessità di affiancare, allo stesso battaglione, un reparto di fanteria che assorbisse i servizi extra, in modo da consentirgli di svolgere la sua attività logistica.

Tuttavia, grazie allo sforzo di tutti, la logistica era risultata adeguata a tutti i livelli, senza che nessuno di essi accumulasse eccedenze che andassero a gravare sul livello superiore.

Anche in Mozambico, come avvenuto in Somalia, si avvertiva la necessità di disporre di automezzi portacontainers, vista la scarsa potenzialità di ditte locali, nonché di sollevatori di potenza adeguata al peso dei containers stessi.

Una disamina degli automezzi utilizzati indicava, per gli stessi, pregi e limiti.

Le AR/76, ad esempio, portate in Mozambico in numero ridotto, avevano evidenziato più difetti che virtù, essendo troppo condizionate dalle condizioni climatiche locali; avevano inoltre creato problemi di rifornimento, essendo esse gli unici automezzi ancora a benzina, problema che veniva particolarmente avvertito su percorsi a lunga distanza.

I VM/90 erano stati impiegati sia nel modello cabinato che torpedo. Quest'ultimo aveva fornito prestazioni decisamente positive per la sua configurazione interna, più razionale e più ri-

Pista nella boscaglia tracciata dal passaggio degli stessi automezzi (foto D. Agostini).

spondente all'impiego della squadra; era solo auspicabile una maggiore rusticità.

Molto impiegati, funzionali e pratici, erano risultati gli shelters, in tutte le loro versioni (bagni, docce, lavanderie, frigoriferi, ecc.); alcuni di essi, tuttavia, avevano mostrato problemi legati alla manutenzione.

Per quanto concerne l'attività di rifornimento di parti di ricambio, i 60 giorni previsti dai livelli erano risultati ottimali, come molto funzionale era risultato l'uso di containers in funzioni di magazzino.

Per il settore carbolubrificanti, non era stato necessario utilizzare i «vesciconi» ma, data la disponibilità di autocisterne, era stato possibile costituire depositi su ruote.

Nessun problema si era invece manifestato nell'attività di mantenimento.

Analogamente al *Battaglione Logistico «Taurinense»*, anche quello della *«Julia»*, comandato dal tenente colonnello Guido Pressacco, continuò l'attività di supporto, con assistenza a 360 gradi, non solo nei confronti del contingente italiano, ma anche di quelli di altre nazionalità, come il botswano, l'indiano, l'uruguaiano, ecc.

In questa fase avveniva il trasferimento, per ragioni di praticità, dei magazzini viveri da Chimoio a Beira, dove venne distaccato un sottufficiale addetto. Il prelevamento delle derrate alimentari avveniva perciò con viaggi periodici da Chimoio. Qui erano rimasti due carri frigo per la carne e due containers per l'acqua. Quest'ultima, veniva fatta pervenire dallo Zimbabwe.

Il tema dell'acqua, inquadrato nel contesto mozambicano, merita un discorso particolare. Il paese, come tutti quelli posti sulla fascia equatoriale, è ricchissimo di acque; alcuni suoi fiumi, come lo Zambesi e il Limpopo, sono fra i maggiori del continente. Eppure la carenza di acqua potabile è molto sentita, specie da parte degli europei. Il fatto è dovuto non ad inquinamento industriale, come avviene da noi, bensì a quello biologico. Analogamente a tutto il resto della fauna, anche quella microbica è particolarmente attiva. Bere

Non viene trascurata la vita spirituale del soldato e vengono perfino organizzati appositi «ritiri» (foto M. Franco).

l'acqua dei fiumi, o anche soltanto lavarsi, può causare malattie imprevedibili e sconosciute, specie per l'europeo, il cui organismo non è dotato di specifici anticorpi.

Il rifornimento di acqua rivestiva perciò, nel contesto della missione, importanza rilevante, ed essa veniva ad assumere, quale elemento di omaggio e regalia, la stessa valenza che potrebbe avere presso di noi una bottiglia di champagne.

Con il crescere della tensione legata al continuo rinvio delle elezioni, anche le attività di trasporto venivano a trovarsi a rischio maggiore. Sintomatico un episodio avvenuto sul finire di dicembre. Un automezzo italiano, con scorta botswana, stava effettuando un rifornimento ad una assembly area, quando, in prossimità di quella, venne bloccato da tronchi d'albero messi di traverso sulla carreggiata. I mozambicani, autori del gesto, non intendevano assolutamente consentire ai botswani di entrare nel loro territorio; l'automezzo avrebbe dovuto perciò entrare da solo. A questo disegno si oppose il netto rifiuto del conduttore, diffidente e restio ad entrare privo di scorta in una zona posta sotto il totale controllo mozambicano. Alla fine, ricevuta assicurazione che non avrebbe corso rischi di sorta, egli decise di avventurarsi, solo e inerme, fino alla destinazione finale del viaggio.

Fra le operazioni di maggior rilievo compiute nel mese di gennaio, si inserisce l'autocolonna di 48 automezzi che trasportò circa 600 soldati delle nuove forze governative mozambicane dalle basi di istruzione dislocate nello Zimbabwe alla base di Dondo, percorrendo circa 700 chilometri in mezzo a foreste, su strade in terra battuta, attraversando confini di stato ed effettuando una sosta presso il campo di Chimoio per rifocillarsi e rifornire agli automezzi.

A riguardo delle assembly areas, il Battaglione contribuì alla costituzione di due di esse. La prima fu quella di Citabawa, dove i militari del Battaglione lavorarono insieme agli osservatori dell'ONU per la sua realizzazione materiale. Per la costituzione della seconda, quella di Nhamangua, venne effettuata una preventiva ricognizione da una unità logistica, di concerto con analoghe degli altri contingenti; a seguire, vennero trasportati i materiali per costruirla; da ultimo, essa venne rifornita di acqua, con viaggi effettuati ogni due giorni dalle autobotti del Battaglione, che scaricavano dentro vesciconi dello stesso tipo già citato ed impiegato in Somalia per lo stoccaggio dei carburanti. Ogni due giorni, erano trecento chilometri che venivano coperti dai conduttori del Battaglione; anche questo contribuiva ad assicurare la pacifica convivenza fra gli osservatori ONU e coloro che si recavano presso questi centri di raccolta a deporre le armi.

Le libere uscite, a maggior ragione dopo lo scandalo relativo alle accuse di prostituzione minorile dianzi accennato, continuarono ad avvenire solo una volta la settimana, in gruppi.

Alla domenica continuavano ad essere effettuate gite presso le località turistiche del Mozambico e dello Zimbabwe (occorre precisare che esse avvenivano sempre senza scorta e con i partecipanti disarmati).

Continuarono tuttavia i contatti con la popolazione. Fra questi, vanno ricordati gli incontri di calcio tra squadre rappresentanti della «Julia» e formazioni locali. Se ne svolsero tre, tutte immancabilmente concluse con la vittoria delle squadre di colore. Il fatto sarà in apparenza sorprendente, ove si consideri la popolarità di questo sport in Italia e i titoli prestigiosi acquisiti dal calcio italiano; lo sarà molto meno, se si terrà conto delle doti atletiche naturali degli indigeni, abituati da sempre a percorrere, per necessità di vita, chilometri e chilometri a piedi ogni giorno.

L'attività del Battaglione Logistico «Julia» proseguì fino al 13 maggio 1994, quando quasi tutto il contingente venne ritirato. Con il Reparto Sanità e la compagnia di sicurezza rimase una cellula logistica con un ufficiale addetto agli automezzi del Reparto Sanità, mentre per le riparazioni vennero lasciati personale e attrezzature che costituirono un Reparto RR rinforzato. I ricambi continuarono ad essere inviati dall'Italia, col solito volo quindicinale.

Per i viveri, si era verificata invece un'inversione dei ruoli: era ora il contingente botswano a distribuire ai nostri.

Le stesse mansioni e articolazione della ridotta unità rimanevano quando subentrava di nuovo la «Taurinense».

L'ultimo ufficiale automobilista a lasciare il suolo mozambicano, il 5 dicembre 1994, fu il tenente Mauro Cuppone.

Per i meriti acquisiti dal Reparto nel corso della missione, il Ministero della

CAPITOLO 3

Difesa, con decreto n. 158 in data 28 luglio 1995 conferiva la Croce di Bronzo al merito dell'Esercito alla Bandiera di Guerra del Battaglione Logistico «Taurinense».

Anelli di collegamento con le Nazioni Unite

Se pure l'onere della missione ricadde sulle brigate «Taurinense» prima e «Julia» poi, altre unità alpine fornirono concorso di uomini e mezzi, scelti fondamentalmente con il principio della volontarietà. La squadra dei panificatori della «Taurinense», ad esempio, era stata fornita dal 24° Battaglione Logistico «Dolomiti», di Merano.

Merita segnalare, a proposito di questa unità, una carica ricoperta da suoi ufficiali ed alla quale è stato dato, dagli organi di informazione, un risalto certamente e nettamente inferiore all'importanza che essa venne a ricoprire ed agli sforzi che il personale incaricato dovette profondere. Parliamo dell'Ufficiale di collegamento con l'U.N.A.O. (United Nation Administrative Office).

Compito di questo personaggio era di fornire tutta la documentazione dimostrativa dalla quale desumere le spese che l'ONU avrebbe rimborsato all'amministrazione italiana.

Per fornire le cifre di alcune tariffe: 988 dollari uomo/mese, più 291 dollari per il 25% del personale specializzato e altrettanti per il 10% di quello non specializzato; 65 dollari uomo/mese per il vestiario e l'equipaggiamento; 1,28 dollari uomo/giorno come indennità di mensa; 5 dollari uomo/mese per armamento e munizionamento, ecc. Altri rimborsi erano previsti per gli automezzi, le armi, le attrezzature e via dicendo.

Come si può notare, una contabilità così complessa da richiedere un ufficio apposito. Al contrario, tutto venne affidato alla responsabilità e alla cura di una sola persona; non solo, ma il primo ufficiale designato, il capitano Augusto Savo (cui sarebbe subentrato negli ultimi mesi il pari grado Eugenio Bova) ricevette l'incarico soltanto il 20 settembre 1993, quando la missione aveva preso avvio da sette mesi.

Alloggi e Comando del Battaglione Logistico «Taurinense» (foto «Taurinense»).

Si può ben immaginare quale abbia potuto essere la mole di lavoro per ricostruire le presenze di uomini di sette mesi di una unità che oltretutto stava già smontando le tende, portare specchi dimostrativi di attrezzature impiegate e di armamenti dei quali non esisteva più traccia, o che erano stati passati di carico da un reparto all'altro. Soprattutto si dovrà intuire la laboriosa azione diplomatica esercitata per far accettare dai rappresentanti della controparte dei dati numerici che, pur rispondenti a realtà, non erano più in alcun modo dimostrabili.

A tutto ciò si aggiunga la necessità, per farsi comprendere, di tradurre ogni elenco in lingua inglese.

Alla base di tutto era mancata la conoscenza delle regole, le quali prevedevano, preventivamente all'avvio della missione, dettagliati elenchi di personale e materiali che avrebbero dovuto essere sottoposti all'approvazione delle Nazioni Unite. Regole, oltretutto, anch'esse non ben definite e soggette a continue variazioni delle quali difficilmente si riusciva a venire a conoscenza, a meno di non disporre di personale specializzato nella specifica branca.

La scelta di un ufficiale del Corpo Automobilistico derivava dal fatto che soltanto la preparazione professionale di un appartenente a questo Corpo avrebbe consentito di conoscere sia i materiali che i problemi ad essi connessi. L'inconveniente risiedeva invece nel fatto che sulle spalle di una sola persona venivano a ricadere in pratica tutti quei compiti che, nella parallela missione «Ibis», venivano assolti, e tra mille difficoltà, dal RE.LO.CO.

Non ci addentreremo più a fondo sui problemi organizzativi che queste missioni internazionali comportano. Personale più esperto di noi sta vivisezionando il problema in tutti i suoi aspetti; riviste specializzate se ne stanno occupando. A favore di chi scrive, solo il piccolo tesoro di esperienze di vecchie storie già lette o ascoltate. E la scarsa attenzione ai problemi logistici all'inizio di una missione, che tuttavia viene riscontrata solo alla fine, si è fatta ormai un motivetto orecchiabile e familiare. Si vorrebbe, in un futuro non troppo lontano, non sentirne più.

ASCOLTANDO CHI C'ERA

Il capitano Silvestro PAGLIA, in servizio presso il Battaglione Logistico «Taurinense», è stato uno dei primi ufficiali automobilisti, in pratica secondo solo al citato Sergio Santamaria, a porre piede sul suolo mozambicano il 25 marzo. Da quel giorno la sua missione si sarebbe protratta per sei mesi, cioè fin quasi al termine del periodo di competenza della brigata «Taurinense».

Dalla sua testimonianza abbiamo tratto buona parte delle notizie relative all'attività del Battaglione Logistico ed anche dell'intero contingente. Non le ripeteremo, in questa sede, limitandoci a riportare quei passi del suo racconto che si riferiscono più strettamente alla sua personale sfera di attività e alle conoscenze da lui acquisite sulla società e sui costumi mozambicani.

«*Il primo impatto con l'Africa* – racconta il capitano – *non era stato dei più favorevoli. Non erano passate molte ore da quando avevamo chiuso il portellone dell'aereo sull'aeroporto di Torino, relegando al di là di esso il clima e la temperatura tipica di un fine inverno. Restavano impresse, negli occhi e sulla pelle, le immagini e le sensazioni usuali per quella stagione. All'apertura dello stesso portellone, la prima sensazione fu un vero choc: era un altro mondo, un altro pianeta; dai 6-7 gradi di Torino eravamo stati sbalzati agli oltre 40 di Beira. Sembrava mancarci l'aria, per l'elevato tasso di umidità associato alla temperatura torrida.*

Dopo la rituale presentazione al comandante del contingente, generale Luigi Fontana, ci sistemammo per la notte a Dondo, dove il Reparto Comando e Supporti Tattici della «Taurinense» stava approntando le strutture che avrebbero ospitato i suoi uomini che sarebbero di lì a poco affluiti.

Distribuite le armi ai militari, venne subito tenuto un rapporto per definire le modalità di esecuzione del trasferimento per via ordinaria che avrebbe dovuto svolgersi l'indomani per raggiungere la località della nostra definitiva sistemazione.

Se è vero che tutto ciò che nella vita avviene per la prima volta resta poi sempre impresso nella memoria, quell'esperienza lo sarebbe stata, per me, ancora di più: era la prima notte africana della mia vita e fu una notte veramente indimenticabile. Il caldo, l'ambiente, suoni e voci del tutto nuovi e mai ascoltati; non c'era nulla, nel nostro vissuto, nelle nostre passate esperienze, che ci facesse da guida o che ci fornisse un punto di riferimento. C'era in tutti noi quasi una sensazione di distacco dalla realtà; ci sentivamo allo stesso tempo attori e spettatori di uno di quei films sul Vietnam. Un'inquietudine inconfessata serpeggiava nel nostro animo, una sorta di angoscia sottile e impalpabile, quella che sempre si affaccia

Costruzione di una chiesa sponsorizzata dai cappellani del contingente (foto M. Franco).

quando ci si pone davanti all'ignoto. La zona lungo la quale si sarebbe effettuato il trasferimento non era stata ancora del tutto ricognita, le notizie in nostro possesso non ci fornivano un quadro esauriente e chiaro della situazione e le possibilità di attacchi non erano da sottovalutare.

Verso le 23, tutto era pronto e ci ritirammo a riposare: una rustica e spartana brandina mi regalava il mio primo sonno africano. Un sonno breve, in quanto alle 4 e 30 eravamo già tutti in piedi e un'ora dopo gli automezzi erano già in movimento.

La sicurezza della colonna faceva affidamento sui capimacchina, uno su ogni automezzo, e tutti armati, in piedi, con il capo fuori del portello superiore della cabina.

La strada era buona, di discreta ampiezza, tutta asfaltata, con un fondo ben liscio e livellato, in contrasto con le informazioni relative allo stato della viabilità provenienti da altri territori afflitti da problemi analoghi a quelli del Mozambico, dove in tempi recenti si erano svolte altre missioni da parte dei nostri connazionali (Libano, Albania, Somalia). Ma una spiegazione esisteva: la strada, che tagliava trasversalmente il territorio mozambicano, era quella che metteva in comunicazione lo Zimbabwe con la costa sull'Oceano Indiano ed erano certamente da attribuire all'attenzione e all'interesse di questo Stato le buone condizioni dell'arteria stradale.

Lungo il tragitto, i volti della gente che osservava il nostro passaggo erano improntati a diffidenza, sospetto, timore; nessun gesto di saluto; d'altra parte, neppure il nostro "look" era quello di chi si stava recando a una festa da ballo.

Le ragioni di tale atteggiamento ci sarebbero state chiarite in seguito quando, entrati più in confidenza con gli indigeni, fummo messi al corrente di certe malefatte perpetrate dai militari dello Zimbabwe, ai quali noi venivamo a sostituirci; non conoscendoci, la gente non aveva alcun motivo per ritenere che non fossimo della stessa pasta.

Verso le 10 giungemmo a Chimoio, dove vedemmo farsi incontro a noi la figura sorridente e abbronzata del nostro amico, capitano Sergio Santamaria. Era un piccolo particolare rassicurante, per noi, come avviene per chi, appena emigrato in un paese straniero, incontra per la prima volta un volto a lui già familiare; ma anche per lui l'emozione non doveva essere molto diversa da quella di un naufrago che vede apparire alla sua isola la scialuppa dei soccorritori.

Nei giorni successivi sarebbero giunte nuove aliquote di alpini, fino all'arrivo del

«La messa di Pasqua fu l'occasione propizia per la rottura del ghiaccio...» (foto «Taurinense»).

contingente al completo, alla fine del mese di marzo.

L'iniziale sentimento di diffidenza da parte della popolazione si stemperò ben presto, trasformandosi in un rapporto di quasi gioiosa fratellanza. Gran parte del merito della "rottura del ghiaccio" fu dovuta al missionario locale. La Messa di Pasqua, alla quale numerosi partecipammo, costituì l'occasione propizia. La gente del villaggio, sulle prime, non riusciva a capacitarsi di ciò che vedeva. Com'è possibile? dei militari a Messa? Ma non sono, essi, i cultori della violenza, della prepotenza, dell'eliminazione di vite umane, tutto il contrario cioè della dottrina di amore e di pace predicata da Gesù Cristo? Come potevano conciliarsi, le due cose?

Furono proprio le parole del missionario, a far capire loro chi eravamo e perché eravamo lì.

"Questi uomini in divisa – disse il sacerdote durante l'omelia – non sono qui a portare la guerra, ma per difendere la pace, la vostra pace; non sono venuti a farvi del male, ma ad impedire che altri possano farvi del male!"

Fu la prima di tante Messe cui partecipammo insieme alla gente del villaggio. E quando si parla di Santa Messa, occorre dimenticarsi di come siamo abituati ad ascoltarla e seguirla in Italia. Lì la cerimonia è, mi si passi il termine, un vero spettacolo; dura anche due o tre ore e la gente la vive intensamente e con vera partecipazione ed entusiasmo, un entusiasmo che trascina chiunque vi assista. L'offertorio, ad esempio, acquista tutto il valore insito nella parola: la gente si avvicina al sacerdote, come avveniva presso gli antichi cristiani, e ognuno offre qualche cosa, di reale e non di simbolico, che l'officiante raccoglie per poi distribuirlo alla comunità. E poi... la danza! Per tutta la durata del rito, tutti i presenti ballano, con un senso del ritmo incredibile: una vera gioia per gli occhi, e per le orecchie, vedere e sentire decine, centinaia di ragazze e bambine che, cantando, battono lo stesso piede con un sincronismo istintivo che i nostri soldati non riuscirebbero a raggiungere nemmeno in dieci anni di addestramento.

Fu ancora attraverso l'attività del missionario che fu possibile cominciare a concedere ai nostri soldati le prime occasioni di libera uscita, nei pomeriggi della domenica. Chimoio non era proprio quel che si dice un villaggio di capanne, anzi vi si aveva la sensazione di trovarsi in un vero e proprio paese: c'erano un paio di piccoli bar e qualche negozio gestito da indiani dove però la merce, essendo importata, veniva

CAPITOLO 3

a costare più che in Italia. Le uniche cose molto a buon mercato erano i prodotti alimentari (banane, aragoste, ecc.) che si potevano acquistare con pochi metikais, e le pregevolissime opere del loro artigianato, in legno, in avorio, o in pietra. Sono abilissimi, i mozambicani, dei veri artisti naturali, specie nei lavori eseguiti a mano o con l'utilizzazione di un loro rustico tornio a pedale.

Il commercio può svilupparsi quasi soltanto con i forestieri, potendo fare ben poco affidamento sulle possibilità di acquisto degli indigeni. Questo, proprio per la loro filosofia di vita. Il negro mozambicano non coltiva ambizioni, non desidera nulla di più di ciò che ha e che gli basta per vivere oggi. Non ha desideri di ricchezza, né invidia per chi possiede di più. La stessa morte non gli fa paura e viene accettata con sereno fatalismo.

Dopo un certo tempo, le libere uscite in paese non bastarono più; i soldati cominciavano ad annoiarsi, sì che io stesso mi recai ad esplorare i dintorni, alla ricerca di qualche possibile diversivo. Fu così che a Manica, località a una settantina di chilometri da Chimoio, mi imbattei in una piscina attigua a un piccolo ristorante. Era colma di acqua putrida, segno di un mancato pluriennale utilizzo. Dopo una certa insistenza, riuscii a convincere il proprietario a rimetterla in sesto promettendogli di portargli io stesso i futuri "clienti". L'idea, accolta con scarso entusiasmo, venne realizzata con una flemma di pari portata, ma alla fine, quando tutto fu pronto, lo stesso proprietario poté riscontrare il suo bel tornaconto: non solo vi andarono i nostri soldati nei fine settimana, portando denaro fresco ma, sulla loro scia, e richiamati dal luogo ora divenuto accogliente, giunsero avventori di ogni tipo.

In un tempo ancora successivo, si cominciò ad effettuare gite nel vicino Zimbabwe. Faceva veramente impressione, appena varcata la barra di confine, notare l'enorme divario, sul piano dello sviluppo e del progresso, che esisteva tra i due paesi confinanti: tutt'altra cosa le strade, le piazze, le case, i giardini, al di là della frontiera!

Tra le esperienze più significative da me vissute, in campo operativo, mi piace ricordare la partecipazione all'autocolonna Ita1, da Beira a Maputo e ritorno, effettuata ai primi di settembre.

In previsione delle elezioni che avrebbero dovuto tenersi sulla base degli accordi, erano state costituite delle zone di raccolta, dove avrebbero dovuto affluire tutti gli sbandati già combattenti nelle due fazioni rivali, e che non erano stati inseriti tra i 30 mila armati di cui il nuovo governo avrebbe dovuto disporre. Poiché alle località di votazione tutti avrebbero dovuto giungere disarmati, queste aree di accoglienza erano predisposte per la riconsegna delle

«Per tutta la durata del rito tutti i presenti ballano, con un senso del ritmo incredibile...» (foto D. Agostini).

armi. Per ogni fucile riconsegnato sarebbe stato corrisposto un certo indennizzo, a titolo di risarcimento per lo stato di disoccupati nel quale, privati delle stesse armi, i guerriglieri si sarebbero venuti a trovare.

Lo scopo della nostra autocolonna era quello di prelevare a Maputo il materiale con il quale l'ONU avrebbe allestito queste aree di raccolta.

Fu un viaggio denso di avvenimenti e di esperienze nuove. La prima parte venne effettuata con la protezione della scorta del "Susa", per essere poi presi in consegna dagli Uruguaiani.

La strada si sviluppava lungo il litorale ed era costituita unicamente da una pista in terra battuta, dal caratteristico colore rossastro, dalla quale si levava una densa polvere, quando asciutta, e che si disseminava di buche fangose in occasione di acquazzoni.

La prima sosta venne effettuata a Nova Colega, villaggio situato a circa 200 chilometri da Beira.

Appena giunti, un gruppo di negri ci si fece incontro, gesticolando concitatamente e invitandoci a seguirli verso una certa direzione. A lato della strada c'era un autocarro ribaltato. Dentro una vicina capanna c'erano gli ex passeggeri dell'automezzo: tre di essi erano già deceduti, tre erano feriti gravemente, altri quindici presentavano ferite e contusioni di minore entità. Questi ultimi vennero sottoposti alle cure dello stesso ufficiale medico al nostro seguito. Per i tre feriti gravi venne richiesto l'intervento dell'elicottero dal nostro campo base, che in quaranta minuti fu sul posto. Prelevati e trasportati al nostro ospedale da campo, si salvarono tutti e tre.

Un altro incidente, con due morti, lo avremmo incontrato nel prosieguo del viaggio, ad Ihambane.

Tutto questo ci conduce alla formulazione di un discorso a parte sul modo di guidare dei mozambicani. Prima di tutto, sono estremamente spericolati, sì che gli incidenti sono frequentissimi e le conseguenze quasi sempre gravi, anche perché a questa spericolatezza non corrisponde una adeguata prudenza da parte dei pedoni. La casistica sarebbe infinita e basterà fornire alcuni esempi.

Può capitare, a volte, mentre stai guidando, di trovarti dietro una curva un crocchio di persone in tranquilla e incosciente conversazione nel bel mezzo della strada. O possono verificarsi casi al tempo stesso curiosi e drammatici: poiché le escursioni termiche tra il giorno e la notte sono molto forti, l'asfalto delle strade, conservando buona parte del calore accumulato durante le ore di sole, rimane l'unico posto caldo, e questo fa sì che i negri vi si stendano a dormire sopra; sfreccia un autocarro, l'autista non li vede, o li vede troppo tardi, e vi passa sopra senza esitazioni, proseguendo nella corsa senza fermarsi. Con l'arrivo del

«Sono abilissimi, i Mozambicani, dei veri artisti naturali, specie nei lavori eseguiti a mano o con l'utilizzazione di un loro rustico tornio a pedale...» (foto D. Agostini).

CAPITOLO 3

giorno, qualcuno scansa il cadavere a lato della strada. Nel corso dei nostri viaggi, ci capitò più volte di vedere delle lunghe foglie di banano messe apposta a coprire qualcosa: appunto il cadavere di una vittima della strada che sarebbe rimasto lì fino a che qualcuno non si fosse degnato di seppellirlo.

Tutta da osservare, poi, la cura che dedicano ai loro veicoli, spesso senza freni o senza fari. Può ben capitare, viaggiando di notte, di vedersi venire incontro un solo faro e lì sorge il dilemma: da quale parte del faro starà il veicolo? Le cose vanno meglio quando si intravede da una parte un faro e dall'altra una freccia che lampeggia in continuazione; questa freccia non vuol indicare, come sarebbe logico supporre, una volontà di cambiare direzione; vuole invece soltanto dire, a chi viene di fronte: attento, io sono largo così.

La fine della vita di un pneumatico non viene segnalata dai millimetri di spessore del battistrada, ma da un... segnale acustico, cioè dal botto che esso fa quando scoppia. Quello sta a significare che è ora di cambiarlo.

Per la ricerca di un'officina di riparazioni, esistono apposite insegne: dove si vedranno dei pneumatici appesi ai rami di un albero, lì sotto ce ne sarà una.

Per descrivere poi il modo di viaggiare dei passeggeri, l'esempio più realistico è quello fornito da certi films di Fantozzi, dove si vedono cento viaggiatori stipati su un automezzo predisposto per venti, con gente aggrappata alle portiere, o fuori dei finestrini, o sul tetto, dove tentano di restare ancorati sfruttando ogni possibile appiglio. Ogni tanto ne cade uno, che viene spianato dal veicolo che segue, ma non è una cosa grave: basterà scansare il cadavere e coprirlo di foglie. Ma torniamo al racconto dell'autocolonna per Maputo.

Dopo aver effettuato tappa a Nova Colega, accantonati su un piazzale, il giorno dopo venne ripresa la marcia, per portarci fino al punto dove era stato fissato il passaggio di consegne tra la scorta italiana e quella uruguaiana ma, arrivati sul posto, di questa scorta non c'era traccia. Ci ponemmo in contatto con la nostra base per chiedere notizie e ricevere direttive, ma anche lì erano all'oscuro delle ragioni del mancato appuntamento. Venne deciso di proseguire fino a Villanculos, ancora con la scorta del "Susa", ma non più su blindati, bensì su autocarri. Presso questa località avvenne il passaggio di consegne della scorta e venne chiarito il perché del mancato incontro, dovuto al fatto che gli uruguaiani non possedevano mezzi blindati idonei.

Per alcuni giorni vivemmo fianco a fianco con questi soldati e fu un'esperienza affascinante poterci conoscere reciprocamente, scoprire gli uni le doti umane degli altri, cantare insieme le più belle canzoni dei rispettivi paesi, preparare e assaggiare le specialità culinarie l'uno dell'altro, discutere dei propri campioni di calcio, sfidarsi in incontri.

Dopo due giorni di sosta a Maputo, dedicati al caricamento, ci avviammo sulla via del ritorno e, pochi giorni dopo, nella stessa località del precedente mancato appuntamento, fummo ripresi in consegna dalla scorta italiana. Il momento del commiato fu denso di calore e di tristezza, intensi quanto il sentimento di cameratismo che si era

Nel caricamento degli automezzi, i Mozambicani non stanno a contare il numero dei passeggeri (foto «Taurinense»).

instaurato tra persone di popoli diversi che per pochi giorni avevano condiviso i rischi della stessa missione, che certamente non si sarebbero più incontrati nella vita, e che per questo avevano dovuto bruciare, in una sola vampata, tutte le fasi e i momenti di un'amicizia».

A fornirci testimonianza sull'esperienza del Battaglione Logistico «Julia» nella vicenda mozambicana, è il maresciallo Cesare SCALA, che della missione visse i primi tre mesi del 1994.

Del suo lungo racconto – estrapolato ciò che è patrimonio del Battaglione, eliminato quanto è a fattor comune con quello del testimone della «Taurinense» – ciò che rimane è ancora così ricco di risvolti umani e di vivaci aneddoti, da creare in noi rammarico per l'esiguità dello spazio disponibile. La curiosità connaturata nell'animo del sottufficiale fa di esso una preziosa fonte documentaria.

«Invece che visitare le mete turistiche abitualmente frequentate dal contingente – racconta il maresciallo – *a me piaceva molto di più dedicarmi alla scoperta dei villaggi più nascosti, soffermarmi ad osservare vita e abitudini dei loro abitanti, scandagliare la loro mentalità, confrontare la loro cultura di vita con la nostra, e questo mi portava a continue, sorprendenti scoperte.*

Una delle prime constatazioni che ebbi modo di fare, fu il diverso atteggiamento che veniva assunto nei nostri confronti da coloro che non avevano mai avuto a che fare con il contingente italiano, rispetto a chi aveva invece familiarizzato. Per i primi, l'approccio era caratterizzato da un sentimento misto di curiosità, diffidenza e timidezza; li si potrebbe riconoscere alla prima occhiata, anche guardandoli nelle foto o nei filmati; espressioni tutte uguali, quasi stampate in ciclostile. Una volta rotto il ghiaccio, al contrario, essi divenivano invadenti, specie i bambini, fino ad un'aperta sfrontatezza.

Un giorno, nel corso di una perlustrazione, capitammo nei paraggi del villaggio di Sussundenga e fummo attirati dal rimbombo ritmato di tamburi. Spinti dalla curiosità, ci avvicinammo usando molta circospezione, nel timore di capitare, sgraditi, nel bel mezzo di una cerimonia vietata ad estranei. Si trattava invece solo di una festa, con danze. Appena fummo scoperti, ci fecero cenno di avvicinarci e partecipare. Facemmo subito amicizia e in breve ci trovammo circondati da un nugolo di ragazzini...»

Il racconto del maresciallo, condotto in maniera del tutto informale, spazia da un argomento all'altro, con ricca esemplificazione di aneddoti, fra i quali noi cercheremo di tessere una tela di collegamento.

«Ciò che accomuna tutti i Mozambicani – continua il sottufficiale – *è l'estrema povertà, soprattutto nei villaggi: ciò che possiedono è il massimo del nulla...*

Qualche soldo ce l'hanno i portoghesi, rimasti sul posto alla fine dell'occupazione, o tornati col ritorno della pace.

Se qualche volta, fermandoci a far colazione, si regalava qualcosa delle nostre razioni agli indigeni, si mangiavano perfino... la carta dell'involucro.

Nessuno possiede scarpe; solo qualche adulto, più benestante, indossa quei nostri banali sandali da spiaggia. Tuttavia la domenica quasi tutti hanno qualcosa di buono da indossare, quando si recano a messa o a fare delle passeggiate. Era divenuta per noi familiare una bella signora di colore che veniva sempre, tenendo per mano i suoi due bambini, a fare una passeggiata sulla strada che, attraversando il campo, portava all'aeroporto.

Era accanita la caccia ai nostri rifiuti, soprattutto da parte dei bambini. Non riuscivamo neppure a costituire un immondezzaio, in quanto tutto veniva immediatamente da essi catturato e riciclato. Erano particolarmente appetiti i bidoni dell'acqua, che venivano poi rivenduti al mercato. Le stesse lattine di coca cola e di aranciata venivano da essi trasformate, dopo essere state ridotte a striscioline sottili, in stupendi modellini di automobili, autocarri, e perfino elicotteri.

Per fornire un po' di aiuto, attivammo le nostre mogli, in patria, perché raccogliessero e ci inviassero pacchi di vestiario o materiale comunque utile. Ci accorgemmo ben presto però che una distribuzione da parte nostra era operazione pericolosa. Non appena infatti gli indigeni ci vedevano aprire un qualche scatolone, si precipitavano tutti insieme, picchiandosi per disputarsi qualsiasi oggetto. Oltretutto noi non eravamo a conoscenza di chi fosse più bisognoso e chi meno. Decidemmo perciò di consegnare gli aiuti alle suore di Sussundenga, meglio informate di noi, perché provvedessero alla distribuzione.

Dalle nostre cucine partiva un canaletto di scarico che portava all'esterno del campo i reflui del lavaggio delle pentole e delle stoviglie. Su di essi si gettavano i ragazzini, ingurgitando avidamente gli avanzi del cibo insieme al detersivo. Per evitare avvelenamenti, il comandante ordinò perciò di tener lontani quei bambini. Ogni volta però essi reagivano prendendoci a sassate. Un giorno riuscimmo a catturare uno degli autori della sassaiola. Portato davanti al comandante, questi gli fece una severa ramanzina, ammonendolo a non riprovar-

CAPITOLO 3

Mercatino di Chimoio (foto «Taurinense»).

ci più. Quegli accolse mortificato e a capo chino tutta la lavata di testa, fino a che venne lasciato andare con la promessa che non lo avrebbe più fatto. Appena fu a distanza di sicurezza si chinò a terra, si voltò indietro, e giù, nuova sassata; poi, con uno sberleffo, scomparve alla velocità di un fulmine, quel figlio di...

In Mozambico si osservavano larghissime estensioni di terreno così fertile che ad ognuno di noi verrebbe l'idea di sfruttarle economicamente, per esempio impiantandovi grandi coltivazioni di banane. I Mozambicani, invece, si limitano a coltivare, al massimo, un fazzoletto di terra vicino casa, lavorato esclusivamente da donne, dal quale ricavano del miglio per farsi una sorta di focaccia di dubbio potere calorico. Tutte le loro energie, il carburante che aziona il loro motore, sono le canne da zucchero che la natura fornisce spontaneamente. Ne strappano una da terra, se la portano dietro, ogni tanto ne staccano un frammento e lo masticano, come noi si farebbe con del chewingum.

Un giorno, viaggiando in macchina, notammo lungo la strada due bambine con in mano una lunga canna da zucchero ciascuna. Ci fermammo, invogliati, col proposito di chieder loro di cedercele. Spaventate, appena comprese le nostre intenzioni, le due creature spinsero istantaneamente in avanti il braccino, facendoci capire di non voler opporre alcuna resistenza.

Prese le due canne, mettemmo loro in mano una banconota da 5000 metikais ciascuna, una somma che il loro padre non guadagnerebbe in un anno di lavoro. Le due bimbe rimasero immobili, sconcertate; fissavano le banconote tenendole davanti a sé, tese con una mano ad ognuna delle due estremità. Non profferirono parola.

Allontanandoci, gettammo un'occhiata allo specchietto retrovisore: erano ancora lì, come due statuine, con le braccia tese in avanti all'altezza del loro grembo, e gli occhi ancora fissi sulle banconote.

Son sempre le donne, in Mozambico, a mandare avanti la famiglia, a procacciare i mezzi di sussistenza e ad allevare la prole. Gli uomini, poligami, hanno talvolta decine di figli (ne conoscevamo uno che, a 37 anni, aveva già popolato il mondo di 43 nuovi esseri). Tuttavia, non è da affermare che l'autorità paterna non abbia rilievo; in molti casi anzi il padre incute molto timore, specie alle femmine.

I sistemi educativi non rifuggono da violenze, con punizioni corporali anche di notevole durezza. Questo fa sì che – potrà sembrare un paradosso – i Mozambicani non manifestino alcun timore se minacciati da un fucile o da un mitra; sono invece terrorizzati quando si mostra loro un bastone. Ma non è difficile fornire una spiegazione all'apparente controsenso: il bastone lo hanno provato, in varia misura, tutti, e sanno quanto faccia male. Il dolore provocato da una pallottola, per contro, è un'esperienza sconosciuta e perciò non temuta.

Forse allora non sanno che un fucile può uccidere? Tutt'altro, lo sanno benissimo, ma – e qui sta la differenza tra la nostra e la loro concezione – la morte non è cosa che li spaventi. La vita, per loro, ha un valore vicino allo zero, e questo vale per quella degli altri come per la propria. Anche la morte di un familiare non viene vissuta co-

me un dramma: il dolore che essi provano per la morte di un congiunto non è neppure paragonabile a quello che molti di noi proverebbero alla perdita del gattino di casa. Ne facemmo diretta esperienza.

Un nostro automezzo era venuto in collisione con un indigeno in bicicletta, provocandone la morte. Il fratello del defunto, messo al corrente della disgrazia, corse subito ad accertarsi delle condizioni della bicicletta. Al fine di dirimere sollecitamente la questione amministrativa, gli proponemmo un risarcimento con una somma corrispondente al nostro mezzo milione di lire (una cifra per essi astronomica). L'uomo accettò il denaro ma, non appena intravide la possibilità di avere qualcosa in più, ci ripensò e si rivolse all'autorità giudiziaria.

Questo scarso valore dato alla vita fa sì che i Mozambicani non pongano eccessiva prudenza nel salvaguardare la propria da incidenti automobilistici. Per questo nòn è raro incontrare dei morti a lato della strada.

Una sera ci eravamo recati, come nostro solito, a fare quattro chiacchiere su una panchina posta in fondo a una strada asfaltata che partiva da Chimoio. Nel buio fitto un indigeno ci additò una scena che, con i nostri occhi, non saremmo mai riusciti a vedere: un negro, probabilmente ubriaco, si era addormentato con le gambe nel canaletto che fiancheggiava la strada, mentre dalla cintola in su era steso di traverso alla strada stessa. Poiché, dato il colore, nel buio i negri sono pressoché invisibili (si vede soltanto il bianco degli occhi e, quando sorrisono, la chiostra dei denti), al passaggio del primo autocarro quello sarebbe stato tagliato in due.

Il loro fatalismo si spinge all'estremo. Quando un veicolo si ferma per avaria, non si danno pensiero di chiamare soccorsi. Si fermano e aspettano che si ripari da solo. Hanno però l'accortezza di segnalare il veicolo fermo stendendo delle frasche sulla strada (l'equivalente del nostro triangolo) qualche decina di metri prima.

Sono singolari quelli che essi chiamano "trasporti semicollettivi": automezzi stipati all'inverosimile... persone, animali e cose insieme... capre legate sul tetto...; e se qualcuno cade, pazienza... l'autocarro non effettuerà di certo, per questo, una fermata supplementare.

Hanno una vista acutissima, i Mozambicani, quasi disponessero di occhi a raggi infrarossi; quando i nostri, nel buio della notte, non si sarebbero ancora accorti della presenza di qualcuno, essi hanno già riconosciuto anche di chi si tratta. Molto temute erano, ad esempio, le guardie dell'aeroporto. I negri, anche nella notte più fonda, erano in grado di avvistarle a distanza e di distinguere che si trattava di una di esse e non di uno dei nostri. Capitava, talvolta, mentre erano in nostra compagnia, di vederli sparire all'improvviso, inghiottiti dal nulla; poco dopo, vedevamo giungerne la ragione: una o più guardie, delle quali invece noi ci avvedevamo soltanto allorché erano a due passi da noi.

La vita dei Mozambicani è quanto di più spartano possa esistere. Si alzano prestissimo e prestissimo vanno a letto, sfruttando in pratica tutte le ore di luce diurna. Solo il sabato sera tirano fino a tardi, ballando, come si usa da noi».

Notevoli, e variegate, le notizie che il sottufficiale fornisce sulla fauna della regione:

«Gli animali di grossa taglia sono rarissimi, essendo stati sterminati per finanziare la recente guerra civile. Sono numerosi, invece, i coccodrilli, sia nei fiumi che negli allevamenti, dove vengono tenuti per il commercio della pelle.

In compenso sono molto grandi altri animali che da noi sono piccoli. Vi sono lumache grandi come meloni, che però gli indigeni non mangiano, mentre si nutrono di termiti e cavallette. Anche i grilli sono enormi. Tutti, poi, sono dotati di estrema rapidità di movimenti, probabilmente per ragioni dettate dalla continua competizione per la vita.

Numerosi sono i serpenti; estremamente pericolosi la vipera del Gabon e il mamba. Gli stessi negri ne hanno molta paura ed evitano di sostare sotto gli alberi, da cui possono calarsi i mamba, o in qualsiasi posto da essi frequentato. Spesso ci mettevano in guardia, se qualcuno di noi incautamente si avventurava in ambienti a rischio.

Comunissimi sono i camaleonti, dei quali però gli indigeni hanno un timore quasi sacro, pur sapendo che fisicamente non recano pericolo alcuno; è una paura quasi superstiziosa, un po' come avviene da noi per i pipistrelli».

Il maresciallo Scala avrebbe da raccontarci tante altre cose, così come ne avrebbero tutti coloro che hanno vissuto l'esperienza di Albatros. Noi chiudiamo però qui, ben coscienti del fatto che, presi dall'argomento, da qualche pagina in qua siamo scivolati fuori tema.

Sarebbe da auspicare una trattazione più approfondita da parte di chi scriverà un intero libro su Albatros (ce ne sono e sembra ce ne siano altri in allestimento), ma siamo certi che, purtroppo, non saranno questi gli aspetti della missione sui quali potranno accendersi i riflettori di qualsiasi tipo di cronaca.

CAPITOLO 4

IL CORPO AUTOMOBILISTICO IN ORDINE PUBBLICO

L'impiego dell'Esercito in servizio di ordine pubblico, così com'è attualmente concepito e regolamentato, non deve essere considerato una novità assoluta di questi ultimi anni. L'attenzione di questo capitolo si appunterà, è vero, su due delle ultime operazioni, una delle quali tuttora in corso, ma sono molteplici gli esempi che le hanno precedute.

Senza per forza risalire agli anni Venti, epoca nella quale il terribile prefetto Mori richiese l'intervento della Forza Armata in Sicilia per contrastare la mafia (ottenendo lusinghieri risultati prima che le solite manovre di palazzo decretassero il ritiro dei militari), anche in epoca repubblicana si possono contare decine di episodi.

Di routine, tanto che non meriterebbe neppure di essere citata come esempio, è la presenza di soldati di leva nella vigilanza ai seggi elettorali. Più qualificanti e specifiche le attività di pattugliamento e vigilanza legate agli attentati dinamitardi in Alto Adige o sulla tratta appenninica della ferrovia nei cosiddetti «anni di piombo».

Nel marzo del 1976, nei dintorni di Roma, per alcuni giorni, i cittadini ebbero modo di imbattersi, lungo le strade, in numerosi posti di blocco aventi una componente di militari di leva, in occasione del rapimento di Aldo Moro.

Possono essere inseriti nello stesso filone di ordine pubblico, anche se non con compiti di polizia, gli interventi richiesti ai soldati del genio ferrovieri per garantire un minimo di funzionalità ai trasporti in occasione di scioperi del personale ferroviario.

Più strettamente attinente l'attività del Corpo Automobilistico fu, sul finire degli anni Sessanta, un intervento dei reparti di Roma per supplire ai gravi disagi causati al pubblico da uno sciopero degli autotramvieri. In tale circostanza, i poveri conduttori di automezzi, «autobussisti» improvvisati, dovettero armarsi di cristiana pazienza e sorbirsi anche le rampogne delle vecchiette non propriamente addestrate alle acrobazie necessarie per montare sui cassoni degli autocarri.

Portandoci ad epoca più recente, basterà ricordare l'impiego massiccio di tutte le unità dell'Esercito nella vigilanza ai punti sensibili su tutto il territorio nazionale contro i pericoli di attentati conseguenti alla Crisi del Golfo.

Perciò, per quanto agli occhi del cittadino possa apparire evento del tutto eccezionale l'impiego di soldati di leva con compiti di polizia, questa eccezione è molto più frequente di quanto si pensi, tanto che si potrebbe chiedere se essa non sia invece la regola.

D'altronde, i mutamenti epocali che hanno coinvolto il mondo nell'ultimo decennio, si sono ripercossi anche nel contesto nazionale. Nuovi fenomeni hanno portato sul tappeto la necessità di trovare soluzione a problemi mai prima conosciuti: si pensi alle massicce immigrazioni clandestine dai paesi dell'Est, dal Nord Africa, dall'Albania, dal Sud Est asiatico; ad una criminalità sempre più organizzata che si propone, con mezzi sempre più efficaci e inaccessibili perfino allo Stato, come alternativa allo Stato stesso.

Da ciò deriva la necessità di rivedere radicalmente quelli che per tradizione vengono definiti i compiti della Forza Armata. Il concetto di «difesa» del territorio da invasioni esterne appare sempre più anacronistico e deve essere sostituito da quello molto più attuale ed estensivo di «sicurezza», una sicurezza da attacchi non solo esterni, ma anche e soprattutto interni.

Fatta questa doverosa e necessaria premessa, approfondiremo il discorso sulle due ultime e più importanti missioni che hanno visto impegnati, fino ad oggi, non meno di 12.000 uomini della Forza Armata.

IL CORPO AUTOMOBILISTICO IN ORDINE PUBBLICO

MISSIONE «FORZA PARIS»

Il concetto di «riappropriazione del territorio», alla base delle finalità perseguite dalla missione in Sardegna, non era del tutto nuovo. Esso aveva fatto la sua apparizione, non più di un paio di anni prima, in Aspromonte, con l'operazione «Riace», nello stesso contesto e per le stesse ragioni che avrebbero determinato l'effettuazione di «Forza Paris». Tuttavia, come avviene per ogni innovazione, anch'esso aveva fatto una certa fatica a farsi strada e ad essere ufficialmente accettato e dichiarato.

«Sull'Aspromonte ci sono i nascondigli dei sequestrati – era il dubbio ricorrente della pubblica opinione – l'Esercito va perciò a dar la caccia ai sequestratori?»

«Assolutamente no – era la risposta degli organi militari preposti alle pubbliche relazioni – l'Esercito va ad effettuare le sue esercitazioni e basta, come previsto dai programmi dell'Ufficio Addestramento dello Stato Maggiore e come avviene in ogni altra parte dell'Italia».

Veniva insomma avvertita, sulle prime, una certa riluttanza ad ufficializzare un valore così nuovo quale quello del significato della presenza dello Stato sul territorio. Un valore, tuttavia, che non tardava ad imporsi, per il suo impatto altamente positivo nei confronti della collettività. Cosa avrebbe potuto esserci di meglio se – mentre i soldati attendevano ad un'attività che è parte essenziale del loro essere quale quella di addestrarsi – contemporaneamente si toglieva alla criminalità lo spazio vitale nel quale operare?

Notevole l'analogia con quanto spontaneamente avvenuto, in alcune piazze d'Italia ad opera della popolazione residente, contro il fenomeno dello spaccio della droga. Senza ricorrere alla giustizia sommaria di drastiche spedizioni punitive, o a spettacolari quanto inutili retate di polizia, i cittadini erano scesi nelle stesse piazze, rioccupandole con l'allestimento di feste o spettacoli, o semplicemente stando lì a conversare. La criminalità agisce nel buio e nel silenzio: quei cittadini avevano riacceso le luci e fatto sentire il suono delle loro voci, e ciò era bastato.

Quella che in Aspromonte era stata solo una conseguenza positiva, gradita, ma non ufficialmente cercata, dive-

CAPITOLO 4

niva invece il fine dichiarato di «Forza Paris».

Non v'è dubbio che, tra le ragioni che indussero le autorità politiche e militari ad effettuare l'operazione, ci sia stata una forte componente emotiva. Se da grande il piccolo Farouk Kassan vorrà vantarsi di essere riuscito da solo a muovere un esercito, forse peccherà un po' di presunzione. Ma è certo che i lunghi mesi di prigionia del bambino, e soprattutto la notizia della barbara mutilazione subita ad opera dei sequestratori, abbiano determinato nell'opinione pubblica nazionale quel sussulto di sdegno che fa esclamare, anche al più mite e conciliante degli uomini, «Ora basta!»

La presenza dell'Esercito in Sardegna, e in particolare nella Barbagia, non aveva, né doveva avere, i connotati di un'operazione di polizia, ma rivestiva la sola e dichiarata funzione di far sentire la presenza dello Stato sul territorio, riempire un vuoto nel quale la criminalità si era inserita con la quasi certezza dell'impunità, togliere alla stessa criminalità lo spazio nel quale operare, soffocarla togliendole ossigeno, e nello stesso tempo esprimere solidarietà nei confronti della popolazione sarda.

L'operazione «Forza Paris» (che in sardo significa «Avanti, tutti insieme») ebbe inizio il 15 luglio del 1992. La zona di esercitazione comprendeva il nuorese e parte della provincia di Sassari.

I reparti impegnati inizialmente furono le brigate «Taurinense» e «Gorizia» e il 152° Battaglione Meccanizzato «Sassari»; queste unità, nella seconda fase, vennero avvicendate dalle brigate «Granatieri di Sardegna» e «Mantova» e dal 151° Battaglione Meccanizzato «Sette Comuni».

Altri reparti che fornirono apporto in varia misura furono: un distaccamento della «Folgore», un'aliquota dell'ALE, una compagnia di Carabinieri con compiti di PM, un Distaccamento Lavori Genio, il Reparto Sanità della «Centauro» e un nucleo dell'Istituto Geografico Militare.

In totale, al termine dell'esercitazione, i partecipanti sarebbero assommati a: 831 ufficiali, 1058 sottufficiali, 8220 militari di truppa, 320 carabinieri. I mezzi impegnati sarebbero stati: 494 autovetture da ricognizione, 1401 autocarri tra leggeri e medi, 136 autospeciali, 48 ambulanze.

Il comando dell'esercitazione era affidato al generale Duilio Marchini, comandante della regione Militare della Sardegna.

La liberazione di Farouk, avvenuta pochi giorni dopo che l'esercitazione era stata decisa, forse se non come una

Visita del Capo di Stato Maggiore dell'Esercito, generale Goffredo Canino, ai militari impegnati nell'esercitazione «Forza Paris» (foto Btg. L. «Gorizia»).

conseguenza, fu certamente vista come un segno di buon auspicio, tanto da far mutare radicalmente l'iniziale atteggiamento di diffidenza della popolazione che avvertiva, nell'arrivo dei militari, quasi una parvenza di occupazione.

Tema dell'esercitazione era appunto il controllo del territorio, con addestramento tecnico-tattico al combattimento. Tra la prima e la seconda fase, vennero esplorati e passati al tappeto 3600 kmq di territorio. Vennero effettuati anche foto e rilevamenti che furono poi rielaborati dall'Istituto Geografico Militare e che consentirono di aggiornare le cartine della zona con l'inserimento di ben 600 nuovi elementi cartografici.

Altro fine, non certamente secondario, perseguito da «Forza Paris», fu quello della promozione dell'immagine della Forza Armata nei confronti della gente sarda. Vennero realizzate numerose opere di viabilità e bonifica del territorio, disinfestazione e disinfezione; soprattutto vennero effettuate 2235 donazioni di sangue a favore di un popolo che, come noto, presenta un triste endemismo tra le malattie: l'anemia mediterranea.

Gli effetti dell'esercitazione, ai fini del mantenimento della legalità, furono immediatamente evidenti, in quanto vi fu un netto regresso dei reati: rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, riferiscono le statistiche, l'abigeato passò da 47 a soli 5 casi; gli incendi dolosi (grossa piaga dell'isola) da 101 a 47; gli attentati dinamitardi da 37 a 9.

Dallo scambio di esperienze tra i militari e i civili sardi, tutti uscirono arricchiti, una ricchezza costituita dalla reciproca conoscenza e dall'apprezzamento delle virtù insite in entrambe le parti.

Non era però pensabile che la criminalità cedesse il terreno senza reagire; d'altronde, se tutti avessero visto di buon occhio la presenza dei militari, sarebbero automaticamente decaduti tutti i presupposti e le ragioni che avevano determinato l'esercitazione. A Mamoiada e a Lula, vennero feriti in due attentati, per fortuna non gravemente, rispettivamente 5 alpini della «Taurinense» e 6 fanti della «Gorizia». Ma questo non fece che far serrare ancor più, attorno ai militari, le simpatie dei sardi; gli attestati di solidarietà non si contarono più. I due gravi fatti criminosi avevano amareggiato profondamente l'animo della popolazione, che vedeva in essi un'immagine perdente dell'intera Sardegna.

La dimostrazione della stima e della fiducia dei Sardi nei confronti dei sol-

IL CORPO AUTOMOBILISTICO IN ORDINE PUBBLICO

Deposizione di una corona ai Caduti a Buddusò, presente tutta la popolazione (foto Btg. L. «Gorizia»).

dati può essere fornita dai 1848 pazienti che, nel periodo dell'esercitazione, si fecero assistere dal reparto Sanità della «Centauro». Quasi quotidianamente vennero realizzate cerimonie, concerti, cori, a favore della gente. 20 mila persone visitarono gli accampamenti; 10 mila furono presenti allo spettacolo di saluto finale, che venne chiamato «Arrivederci, Forza Paris!». Un auspicio? Un desiderio? Ci sarà un'altra «Forza Paris»? Da un sondaggio effettuato presso la popolazione sarda, i favorevoli sarebbero stati quasi l'80%.

Attività logistica

La prima fase dell'esercitazione «Forza Paris» venne condotta dalla Brigata Alpina «*Taurinense*», al cui sostegno provvide il suo *Battaglione Logistico*, che ha sede a Rivoli, cittadina a ridosso della cintura torinese.

L'unità venne raggiunta dall'ordine di approntamento in un momento che, nell'arco dell'anno, rappresenta sempre una fase di forte flessione per l'attività operativa di ogni reparto: era la prima decade di luglio e, come consuetudine sulla base di turni che vengono stabiliti con largo anticipo, circa metà del personale si trovava già in licenza ordinaria.

Con immediatezza, ufficiali e sottufficiali vennero rintracciati presso le località marine e montane dove avevano già iniziato a trascorrere le loro vacanze ed invitati a rientrare con urgenza. Dopo pochi giorni l'unità era ricompattata in tutti i suoi ranghi e pronta a partire.

Sulle prime, tra il personale la missione veniva prospettata come un'operazione di polizia vera e propria, tesa alla ricerca e alla liberazione di Farouk. Il sopravvenuto rilascio del bambino portò però ad una sostanziale variante nella definizione dello scopo: non più un'operazione di ordine pubblico, ma una semplice esercitazione. Questo cambiamento – commenta con malizia qualcuno dei partecipanti – comportò per gli alpini della «Taurinense» la mancata concessione del «nastrino» che viene concesso a chi partecipò invece ai «Vespri Siciliani».

Il trasferimento in zona di esercitazione potrebbe essere definito un'esercitazione esso stesso, con l'applicazione di quei trasporti intermodali su cui oggi si poggia la logistica. Gli automezzi – 130 in totale – vennero condotti in autocolonna fino a Genova; da qui, caricati in traghetto, vennero sbarcati a Cagliari; infine, con una nuova autocolonna, raggiunsero Fonni, nel nuorese, dov'era stata individuata la zona di schieramento.

Il personale invece venne trasferito in aereo fino a Cagliari, per poi portarsi a destinazione a bordo degli stessi automezzi. L'intera operazione di trasferimento venne conclusa in tre giorni.

Mentre le unità operative – in particolare il Battaglione Alpini «Susa» – effettuavano le loro attività addestrative, il battaglione logistico provvedeva, come suo compito istituzionale, al loro sostegno.

La compagnia mantenimento effettuava le riparazioni necessarie con la sua officina media. Per l'esecuzione di quelle eccedenti le sue capacità, si faceva ricorso all'opera di officine locali.

La compagnia rifornimenti limitava la propria attività al posto distribuzione carburanti e lubrificanti e al posto distribuzione ricambi. Per i ricambi di terzo livello, le richieste venivano inoltrate alla ORE di Cagliari.

Era già esclusa, fin dalla fase di programmazione, l'attività di rifornimento viveri, per i quali si preferì far ricorso alle risorse locali. La decisione – non c'è bisogno di nasconderlo – nasceva da una ragione di opportunità: una presenza così massiccia di militari avrebbe avuto, in questo modo, una positiva ricaduta sull'economia locale e la conseguente instaurazione di relazioni favorevoli tra Esercito e popolazione.

La compagnia trasporti – presente con due plotoni – svolgeva la propria attività in favore dello stesso Battaglione Logistico e all'occorrenza forniva concorso al soddisfacimento delle necessità dell'intero contingente.

Nello stesso accampamento, insieme al Battaglione, c'erano il Comando Brigata e il Reparto Comando e Supporti Tattici della stessa.

Nessuna attività armata veniva svolta dal Battaglione Logistico, se non quella relativa alla propria sicurezza, alla quale ogni reparto doveva provvedere in proprio, con l'istituzione di pattuglie che percorrevano itinerari stabiliti, lungo i quali erano stati fissati dei punti di sosta e di osservazione e allarme.

Gli atti ostili da parte di delinguenti locali cui vennero fatti segno alcuni alpini non videro coinvolto il Battaglione. Ogni tanto però, di notte, qualche sporadica pietra proveniente dal

buio poneva in stato di all'erta le sentinelle.

I rapporti con la popolazione di Fonni, dove i militari si recavano la sera in libera uscita, furono fin dal primo momento dei più cordiali. All'instaurazione di questo rapporto contribuirono in larga misura gli stessi sottufficiali sardi effettivi al Battaglione, non solo per la conoscenza del dialetto, ma anche della psicologia dei locali. Furono questi stessi sottufficiali ad allacciare tutti quei contatti che si sarebbero rivelati utili per il benessere e la funzionalità del contingente. Gli stessi contratti per la fornitura di generi alimentari vennero stipulati con la loro mediazione.

Tutto veniva pagato per contanti, tanto le forniture quanto l'esecuzione dei lavori, senza l'orpello burocratico dei documenti normalmente previsti per queste attività.

Nei fine settimana, profittando della stagione estiva e della vicinanza delle splendide coste della Sardegna, i militari liberi da impegni di servizio potevano recarsi a trascorrere ore ritempranti sulla spiaggia di Arbatax.

Numerose autorità, civili e militari, effettuarono la loro visita all'accampamento. Si segnalano quelle del Capo di Stato Maggiore dell'Esercito, generale Goffredo Canino; del comandante della Regione Militare della Sardegna, generale Duilio Marchini; dell'ordinario militare monsignor Marra; del prefetto di Nuoro e dei sindaci dei paesi vicini.

I contatti con la popolazione avvenivano per lo più al di fuori dell'accampamento; all'interno facevano la loro sporadica apparizione il proprietario del fondo – cui venne pagato l'affitto e rimborsati tutti i danni provocati dalla presenza dei militari – e i vari fornitori.

Più interessanti e vivaci le visite di due scolaresche delle scuole medie di Fonni, che vennero guidate, assieme ai loro insegnanti, per tutto l'accampamento, con l'esposizione dei materiali e dei mezzi in dotazione al Battaglione, nonché la spiegazione e l'illustrazione dell'attività che veniva svolta; il tutto, con grande interesse da parte dei ragazzi, cui si veniva a svelare un mondo tutto nuovo, del quale essi avevano conosciuto, fino ad allora, nulla più che una superficiale copertina spesso deformata dagli organi d'informazione.

L'esercitazione, per la «Taurinense», si protasse fino al 20 agosto, occupando cioè tutta la fase centrale dell'estate, quella che per il resto degli Italiani coincide con il periodo del più completo riposo.

Compagnia Rifornimenti del Battaglione Logistico «Granatieri di Sardegna», a Fonni (foto S. Franchetti).

CAPITOLO 4

Il 20 agosto, a dare il cambio alla «Taurinense», giungeva la Brigata «Granatieri di Sardegna». Nessun affiancamento e nessun passaggio di consegne ufficiale fra le due unità. Mentre gli alpini sbaraccavano, i granatieri prendevano il loro posto. In un paio di giorni la sostituzione era completata. Il cammino di ritorno, per il Battaglione Logistico della «Taurinense», si sarebbe compiuto con le stesse modalità e nell'ordine inverso dell'andata. A tutti coloro che avevano partecipato all'esercitazione, il Comando del 4° Corpo d'Armata rilasciò un attestato.

Il passaggio di testimone dell'ideale staffetta tra alpini e granatieri fu rapido, quasi senza soluzione di continuità nell'Operazione.

della brigata alpina, con i propri mezzi e attrezzature, ma con modifiche nei dettagli della sistemazione, sulla scorta delle direttive emanate dal comandante della Brigata, generale Donato Berardi.

Il Battaglione ospitava un plotone di Carabinieri con funzioni di polizia (militare e non), scorte ad autocolonne, ecc.

Per i rifornimenti idrici dell'accampamento, limitatamente all'impiego per lavaggio e cucina, l'acqua veniva prelevata con due autobotti da una diga vicina; per bere, solo bottiglie di acqua minerale.

L'attività di istituto veniva svolta, nelle linee generali, con le stesse modalità usate in sede. Gli automezzi da riparare venivano infatti, in linea di massima, ricoverati ad opera del primo

Vigilanza al depocel dei Granatieri di Sardegna (foto F. Caruso).

Il *Battaglione Logistico dei «Granatieri di Sardegna»*, con sede presso la caserma «Piave» di Civitavecchia, aveva effettuato il trasbordo dell'intera unità con tre mandate inviate in tre giorni consecutivi: un piccolo nucleo di forieri di alloggiamento il primo giorno, il grosso (150 uomini circa) il secondo, un'ultima aliquota il terzo.

Il Battaglione occupò gli stessi spazi e le stesse strutture del suo omologo

anello sul secondo. Venne tuttavia sperimentato anche l'impiego di squadre a contatto, con esiti positivi, tanto che esso venne replicato, come routine, alcuni mesi dopo, nella successiva missione dei «Vespri Siciliani».

Per il 3° grado, il Battaglione si appoggiava sulla 12ª ORE di Cagliari; per i rifornimenti di carburanti, presso il 12° Reparto Rifornimenti di Sassari.

Per i viveri, si proseguì nel già col-

laudato metodo del ricorso alle risorse locali.

Non mancarono visite, sia di autorità militari che civili; va ricordata quella del Capo di Stato Maggiore, Goffredo Canino, che nella circostanza giunse accompagnato dai sindaci di tutti i comuni interessati all'esercitazione.

La vita e l'attività del reparto non furono esenti da fastidi. Dopo quattro o cinque giorni cominciarono le prime azioni di disturbo da parte di balordi, i quali più di una volta recisero i fili del telefono, anche della linea civile, costringendo il personale del Battaglione a continue azioni di ricerca per l'individuazione del punto di sabotaggio e il conseguente riallaccio.

I primi giorni furono carichi di tensione, tanto che una sera le sentinelle, allarmate da movimenti e rumori sospetti, caricarono le armi. Dovettero intervenire gli stessi ufficiali del reparto i quali, recatisi sul posto, tranquillizzarono i soldati, rimanendo con loro fino a quando, giunto il momento del cambio della muta, fu possibile avviarsi al posto di scaricamento armi.

Un paio di volte scoppiarono incendi, appiccati evidentemente da «esperti» delle tecniche di incendio doloso, dato che entrambe le volte essi avvennero con attenta cura nella scelta della direzione del vento che spirava verso l'accampamento. In entrambe le occasioni si riuscì a spegnerli con le sole forze del reparto.

Nonostante queste isolate e circoscritte azioni di disturbo, i rapporti con la popolazione furono sempre ottimi, tanto che dopo pochi giorni venne revocata l'iniziale disposizione di recarsi in paese, a fare spese, muniti di scorta.

La presenza dei militari sembrò riportare la vita al paese stesso, specie la sera quando, con i soldati in libera uscita, le vie si animavano ed era possibile far conoscenze, scambiarsi notizie ed impressioni, permearsi ognuno della cultura degli altri. Nell'ambito delle attività ricreative, furono anche organizzate feste e gare, nonché una gita verso le più rinomate località turistico-religiose della provincia di Sassari, e perfino una intera giornata al mare, sulla spiaggia di Cala Gonone.

Il giorno prima della partenza, l'accampamento venne aperto ai civili, cui venne offerto un rinfresco. Furono momenti bellissimi e indimenticabili per tutti e dai quali tutti, civili e soldati, uscirono spiritualmente arricchiti.

IL CORPO AUTOMOBILISTICO IN ORDINE PUBBLICO

Posto Comando del Battaglione Logistico «Granatieri di Sardegna». In lontananza, Fonni (foto S. Franchetti).

CAPITOLO 4

In parallelo con gli alpini della «Taurinense», con gli stessi compiti e le stesse finalità addestrative, ma in altra porzione del territorio sardo, dal 22 luglio al 2 settembre 1992 furono impegnati i fanti della Brigata *«Gorizia»*.

Con la grande unità al completo si era trasferito, anch'esso al completo e con il rinforzo di una compagnia genio, il *Battaglione Logistico*, agli ordini del tenente colonnello Antonio Bonavida. Quale area per il suo schieramento era stata scelta una radura al fresco di vecchie sughere in comune di Buddusò (SS).

Unitamente allo svolgimento di tutte le attività d'istituto, il Battaglione profittò della circostanza per effettuare anche esercitazioni di vario genere, quali tiri e marce addestrative.

L'attività di mantenimento veniva svolta prevalentemente in sede, ma due «squadre a contatto» erano perennemente in viaggio da un reparto all'altro per effettuare riparazioni di secondo grado a domicilio, come pure a domicilio veniva effettuato il rifornimento dei carbolubrificanti.

In pratica, chi aveva lunga esperienza di centri logistici, non avrebbe ravvisato alcuna differenza tra questi e l'esercitazione «Forza Paris», se non fosse stato per le rigide disposizioni inerenti la sicurezza, soprattutto a seguito degli atti di ostilità cui erano fatti oggetto gli alpini. Lasciava in tutti una sensazione di disagio il vedersi costretti a tante precauzioni, quasi che il territorio attorno, e gli abitanti tutti, non fossero anch'essi italiani. Nei primi giorni, anzi, le sentinelle operarono in stato di grande tensione, specie quando, di notte, venivano udite in lontananza delle strane, insolite esplosioni, fino a che non venne chiarito l'arcano: si trattava di scoppi di una sorta di petardi che i pastori utilizzavano per tenere le volpi lontane dai loro greggi.

Gli stessi episodi di ostilità verso gli alpini determinarono anche dapprima un divieto, poi una limitazione della libera uscita dei soldati e questo spiacque alla gente di Buddusò che si mostrò sorpresa, e quasi offesa, nel non vedere più, per qualche giorno, i mili-

Visita del personale del Btg. L. «Gorizia» alla cava di marmo di Buddusò (foto «Gorizia»).

Infermeria del Btg. L. «Mantova» (foto «Mantova»).

tari in paese. Oltretutto, i rapporti che erano stati instaurati erano stati fino a quel momento più che ottimi. Insieme con le autorità comunali era stata effettuata la deposizione di una corona ai caduti del paese. Il sindaco stesso aveva invitato in comune il comandante e gli ufficiali del Battaglione e aveva organizzato una visita ad una cava di marmo con annessa fabbrica per la sua lavorazione, attorno alla quale ruotava gran parte dell'economia di Buddusò.

La cortesia era stata reciproca: le autorità comunali e gli studenti vennero a loro volta invitati a visitare il campo, in particolare l'attrezzatissimo N.E.C. (Nucleo Chirurgico Elitrasportabile) vero vanto del Reparto.

Momenti di relax non mancarono neppure ai soldati del Battaglione Logistico «Gorizia», che profittarono della concomitante stagione estiva per recarsi di domenica, in gite organizzate, a godere delle splendide spiagge della Sardegna.

Analogamente al Battaglione Logistico «Granatieri di Sardegna», che a Fonni subentrava al suo omologo della «Taurinense», a Buddusò era il *Battaglione Logistico «Mantova»* a subentrare al «Gorizia».

Due lunghe autocolonne avevano condotto uomini e mezzi in Toscana. Qui, mentre il personale effettuava la trasvolata del Tirreno a bordo di aerei militari, gli automezzi venivano inviati a Cagliari via nave.

Da Cagliari, le due autocolonne ricomposte raggiunsero con un viaggio di quasi dieci ore la zona di schieramento, ormai quasi del tutto sgomberata dal «Gorizia».

Il primo impatto con l'ambiente di operazioni, per il «Mantova» non fu diverso da quello dei reparti che lo avevano preceduto: iniziali apprensioni per possibili attentati, ordine di girare armati non appena oltrepassata la sbarra, rigide disposizioni per assicurare la sicurezza del campo.

Rotto il ghiaccio, tuttavia, anche il «Mantova» ebbe modo di provare l'aperta disponibilità e la squisita ospitalità della gente sarda: inviti a pranzo per molti militari presso le famiglie, consumazioni gratuite al bar...

Tutte le pubbliche attività organizzate dal comune, quale la «Festa del Forestiero», coinvolsero in pieno il Battaglione.

Anche l'organizzazione sanitaria del «Mantova» fu molto attiva nei confronti della popolazione, che ogni giorno si recava presso l'infermeria di corpo a ricevere le visite e le cure necessarie.

ASCOLTANDO CHI C'ERA

Il racconto del tenente colonnello Pierluigi DE ZANET, capo Sezione Logistica del Battaglione Logistico «Granatieri di Sardegna», ci introduce all'interno delle attività del suo reparto, a conoscere quei dettagli e quelle curiosità che vengono sempre trascurati nella stesura delle relazioni ufficiali, ma che alla fin fine costituiscono il sale stesso dell'essere militare. È attraverso il richiamo di questi episodi spiccioli ed impressioni personali, che si riesce a penetrare quella sottile barriera che, nella vita degli uomini con le stellette, segna la linea sulla quale finisce il soldato e comincia l'uomo.

L'ufficiale era alla guida di quella seconda aliquota del reparto che, partita il secondo giorno, costituiva il grosso del contingente.

«Già la partenza da Civitavecchia – comincia il racconto dell'ufficiale – *venne vivacizzata da un episodio singolare. I 150 soldati salivano a bordo e si accomodavano, in ordine e tranquilli, sulle poltrone della nave. A coordinare le operazioni di imbarco, c'era un nostro collega il quale, essendo sardo, era in pratica l'esperto della situazione. Egli non faceva che correre concitatamente, su e giù, avanti e indietro, salendo e scendendo dalla nave, per assicurarsi che tutti i soldati prendessero posto a bordo.*

Eravamo ormai tutti sistemati ai nostri posti, quando ci sentimmo chiamare dall'esterno. Ci affacciammo al parapetto della nave che, ritirate le passerelle, si stava staccando dal molo: dalla banchina, il nostro collega ci stava rivolgendo uno sconsolato gesto di saluto; nell'assillo di assicurarsi che tutti partissero, non si era accorto che a terra c'era rimasto proprio lui.

Sbarcati, uomini e mezzi, al porto di Cagliari, partimmo in autocolonna, diretti verso la provincia di Sassari, per raggiungere la zona di esercitazione. Un viaggio spaventoso e interminabile, da un capo all'altro dell'isola, sulle stradine strette e tortuose della Barbagia finché, senza incidenti, raggiungemmo Fonni e ci portammo verso l'accampamento che il reparto nostro fratello della «Taurinense» stava sgomberando.

Forse perché non ci eravamo ancora compenetrati nel clima dell'Operazione, o forse perché erano gli alpini che non riuscivano a venirne fuori, fatto è che ci colpì l'atteggiamento dei nostri amici dal berretto piumato: mentre i loro compagni smantellavano tende e caricavano materiali, le sentinelle – armi in pugno – ci tenevano a debita distanza, con sguardo torvo e cipiglio guerresco.

Avevamo appena terminato di parcheggiare, quando per tutto il Battaglione serpeggiò un momento di panico: effettuato un controllo, ci eravamo accorti che mancavano degli automezzi. Ci sguinzagliammo alla loro ricerca e poco dopo il mistero venne chiarito. Non trovando spazio nell'area assegnata, alcuni conduttori avevano parcheggiato dove avevano trovato posto, senza avvertire i superiori, cosicché i nostri automezzi si erano mischiati a quelli degli alpini.

Spariti questi ultimi, cominciò la fase organizzativa, che doveva essere portata a termine a tambur battente per passare a quella esecutiva. Fu la fase più concitata e frenetica di tutta l'esercitazione. Impiegammo tre giorni, tre giorni di lavoro massacrante: c'era da fare tutto di tutto e nes-

suno sapeva cosa e come fare. Ci fu un momento nel quale ritengo di aver battuto il record mondiale di lentezza: tre quarti d'ora per coprire i cento metri che separavano la mia tenda dal carro Comando. Ogni tre o quattro passi venivo intercettato e bloccato da qualcuno che veniva a prospettare un problema e chiedere lumi su come risolverlo.

Un aneddoto simpatico fu quello che vide protagonista un sottotenente, al quale era stato assegnato l'incarico di allestire i servizi igienici del campo. Con la squadra a lui affidata, lavorò di buona lena fino a che:

– Signor Colonnello, tutto a posto! – Mi comunicò soddisfatto.

Lo seguii sul luogo designato e mi accorsi che, a causa della particolare consistenza del terreno, le fosse scavate non superavano i trenta centimetri di profondità.

– E quanto tempo credi che possano bastare, queste buche? – lo redarguii – Ti rendi conto di quanti siamo?

E lo esortai a continuare nelle operazioni di scavo fino a raggiungere, per ogni fossa, la profondità di almeno un metro.

Il giovane si rimise al lavoro e portò a termine l'opera, guadagnandosi il titolo, che gli sarebbe rimasto attaccato addosso per tutta la durata dell'esercitazione, di «ufficiale esperto in latrine».

In quei primi giorni, in attesa del completamento del campo, si mangiava all'aperto e lascio immaginare i momenti di soprassalto, e le conseguenti risate, quando

IL CORPO AUTOMOBILISTICO IN ORDINE PUBBLICO

Tipiche bellezze sarde in visita all'accampamento dei Granatieri di Sardegna (foto F. Caruso).

CAPITOLO 4

da dietro, magari scaturita da un cespuglio, ci vedevamo spuntare la testa di un cavallo che veniva ad annusare il nostro cibo.

Vi furono momenti di paura e di tensione, specie i primi giorni, quando ancora tutto era da esplorare e da conoscere.

Essendosi già verificati tentativi di infiltrazione di persone sospette e sabotaggi alle linee telefoniche, piazzammo alcune trappole esplosive, nulla più che petardi, attorno alle zone più sensibili del campo. Nulla di pericoloso, solo un forte botto se qualcuno, di sotterfugio, avesse tentato di penetrare nell'accampamento. Noi, che sapevamo dov'erano, ci guardavamo bene dal passarvi sopra. Purtroppo vi incapparono anche persone che, pur ignare della loro presenza, avevavo titolo per venire al campo, quali fornitori, ufficiali di altri reparti...

Spaventati dalle esplosioni, ignari di dove passare per evitare di incappare in altre e inconsapevoli della non pericolosità di tali trappole, i poveretti si irrigidivano, immobili e supplicanti:

– Tiratemi fuori di qui!

L'aspetto più gratificante di tutta l'operazione, fu il bellissimo rapporto che si venne a stabilire con gli abitanti di Fonni. Con essi vennero organizzate feste congiunte, con partecipazione di tutti.

Venne anche organizzata una gara di un particolare tipo di lotta, localmente denominata «sistrumpa». Essa venne vinta da un soldato, che mai prima d'allora aveva neppure sentito nominare tale competizione, sì che i giovani del paese fecero fatica a credere che il militare non fosse un campione in incognito.

La sera, dalle 18 alle 22 e 30, nelle ore

FORZA PARIS O FORSE PARIS ?

VI CHIEDERETE PERCHE' COMINCI IN QUESTO MODO
IL PRESENTE MESSAGGIO.
SI TRATTA DELLA NATURALE E GIUSTIFICATA REAZIONE
DI TUTTI I GIOVANI FONNESI CHE IN QUESTI ULTIMI
TEMPI HANNO PRESO ATTO DEL PROGRESSIVO RAFFREDDARSI DEI LORO
RAPPORTI "SOCIALI" CON LE LORO COMPAESANE.
F O R Z A P A R I S O FORSE PARIS?
CIOE': RIUSCIRANNO UN GIORNO I GIOVANI SPASIMANTI FONNESI A
POTER ANCHE SOLO RIUSCIRE A PENSARE DI USCIRE P A R I S,CIOE'
INSIEME, CON LE BELLE (E BRUTTE) RAGAZZE FONNESI?
SI BADI BENE CHE QUI NESSUNO CE L'HA CON I MILITARI.QUI I
CASI SONO DUE:O SONO I RAGAZZI FONNESI CHE PROPRIO NON CI
SANNO FARE, O SONO LE RAGAZZE DI FONNI CHE PROPRIO NON
GRADISCONO I LORO PAESANI.
SE CONSIDERIAMO IL FATTO CHE PER TUTTO L'ANNO I RAGAZZI
FONNESI NON VEDONO NEPPURE UN QUINTO DELLE RAGAZZE CHE CI
SONO A FONNI, E CHE ORA INVECE SI ASSISTE ALLA COMPARSA,
DA OGNI PARTE, DI RAGAZZE FONNESI, DOBBIAMO PENSARE CHE ALLE
FONNESINE NON PIACCIONO I FONNESINI: FORSE PREFERISCONO ALTRI
BISCOTTINI...NOI STESSI FORSE NON CI SIAMO RESI CONTO DELLA
BELLEZZA E DELLA DISPONIBILITA' DELLE NOSTRE RAGAZZE,
PERCHE' SOLO ORA SFODERANO MINIGONNE VERTIGINOSE,SCOLLATURE
MOZZAFIATO E SORRISI RIVOLTI ALLE DIVISE (COME APPARE
DOCUMENTATO). PERCHE' SOLO ADESSO LE NOSTRE DOLCI PAESANE
HANNO SCOPERTO L'USO DELLA PAROLA, MENTRE PER TUTTO L'ANNO
NON CI DEGNANO NEPPURE DI UN CIAO?
FORSE HANNO LA PAROLA SENSIBILE AI COLORI, E FUNZIONA SOLO
CON IL GRIGIO VERDE !
NON E' VERO QUINDI CHE NEI PAESINI DELLA BARBAGIA LE DONNE
NON PARLANO. LE NOSTRE PARLANO, ECCOME!!!
O FORSE PARLANO POCO:TANTO PER CERTE COSE NON SERVE
PARLARE...
COSA FARE? DOBBIAMO FORSE PROCURARCI MIMETICHE E ANFIBI E
MIMETIZZARCI TRA LE CENTINAIA DI MILITARI?
SOLO ALLORA, PROBABILMENTE, ANCHE NEI NOSTRI CONFRONTI CI
SAREBBE UN'ATTENZIONE MAGGIORE.
SEGUENDO L'ESEMPIO DATOCI DAI MILITARI (CHE RINGRAZIAMO)
PROVVEDEREMO, NEI PROSSIMI MESI, A REGOLARCI DI CONSEGUENZA
PER APPAGARE L'INTRAPRENDENZA DELLE NOSTRE AMATE PAESANE.

FIRMATO: COMITATO PER LA
VALORIZZAZIONE
DEL MASCHIO FONNESE.

Copia del volantino indirizzato dai ragazzi di Fonni alle ragazze del paese e risposta di queste.

di libera uscita dei militari, il paese si riempiva di vita, di luci, di voci, ma soprattutto di ragazze, che uscivano per passare qualche ora di conversazione con loro. Tutto ciò fece germogliare una scintilla di gelosia nell'animo dei giovani fonnesi, i quali diffusero un volantino, per la verità alquanto garbato pur se pungente nella sua ironia, rivolto alle loro coetanee del paese. Altrettanto penetrante, ma vestito dello stesso garbo, il volantino di risposta delle ragazze.

La mattina dell'ultimo giorno venne organizzata una visita al campo, aperta a tutti i civili, e tutti accorsero, per vedere e conoscere da vicino il nostro modo di vivere e di lavorare. Molto curiosi erano i ragazzini, che rivolgevano domande su tutto ciò che vedevano ed ai quali si cercava di dare ogni risposta, pur senza scendere in particolari troppo tecnici o riservati.

Al vedere tanta vita nel paese, non riuscivamo a capacitarci di qualcosa che i fonnesi stessi ci rivelavano: cioè come tutto ciò fosse dovuto esclusivamente alla nostra presenza. Ci rendemmo conto della verità, toccandola con mano, la sera precedente la partenza e conseguente termine di tutta l'esercitazione «Forza Paris».

Dovendo alzarsi l'indomani di buon'ora, quella sera i soldati non sarebbero usciti, e tutta Fonni lo sapeva. Verso le 21 e 30, insieme a due o tre colleghi ufficiali, mi recai in paese: un deserto, il deserto più cupo, tetro e spettrale. Non c'era più nessuno per le strade, soprattutto più nessuna donna. Quei pochi che c'erano, solo ed esclusivamente uomini, se ne stavano rintanati nei bar».

MAI PARIS! NON FORSE PARIS.

SI TRATTA DELLA NATURALE REAZIONE DI TUTTE LE RAGAZZE FONNESI
CHE IN QUESTI ULTIMI TEMPI HANNO PRESO ATTO DEL PROGRESSIVO
RISCALDARSI DEI LORO COMPAESANI PER L'ATTENZIONE PARTICOLARE
E GIUSTIFICATA, DIMOSTRATA DA QUESTE NEI CONFRONTI DEI MILITARI.
GIUSTIFICATA PERCHE' ALMENO LORO, AL CONTRARIO DI VOI- CHE,
DICIAMO LA VERITA', VI SIETE ACCORTI DI NOI SOLO DOPO IL LORO
ARRIVO- CI DEGNANO DI CONSIDERAZIONE.
NOI CARISSIMI, NON SIAMO SOLO SENSIBILI AL GRIGIO-VERDE
(COLORE BELLISSIMO,COME BELLISSIMI ERANO GLI OCCHI DEI MILITARI),
MA ANCHE A UNA PAROLA GENTILE,A UN COMPLIMENTO.
NON E' VERO CHE LE FONNESINE VOGLIONO ALTRI BISCOTTINI.
E' VERO INVECE CHE VORREBBERO ALTRI FONNESINI CHE NON PASSASSERO
IL LORO TEMPO AL BAR E CHE NON CI CONSIDERASSERO PROPRIETA' PRIVATA,
PERCHE' VOI AVETE QUESTO CONCETTO DI NOI.
E SE NOI ABBIAMO COMINCIATO A PARLARE- PERCHE' SOLO QUESTO ABBIAMO
FATTO CON I MILITARI FORZA PARIS- E' PERCHE' ABBIAMO TROVATO
QUALCUNO CHE CI SA ASCOLTARE, E QUESTO LO DOBBIAMO A VOI CARI
COMPAESANI, CHE CON IL VOSTRO ATTEGGIAMENTO CI AVETE SPINTO VERSO DI LORO.
VI RINGRAZIAMO CALDAMENTE PERCHE' COSI' CI AVETE PERMESSO DI
CONOSCERE ALTRI RAGAZZI CHE VALORIZZANO PIU' CHE IL NOSTRO CORPO
IL NOSTRO MODO DI ESSERE, IL NOSTRO INTELLETTO;
ALTRE MENTALITA'! ALTRI GENERI DI VITA!
VI APPREZZIAMO PERCHE' NELL'AUTO IRONIA DEL VOSTRO DOCUMENTO
AVETE DIMOSTRATO MOLTA MATURITA': MEGLIO SCRIVERE CHE SPARARE.

FIRMATO

BELLE E BRUTTE
RAGAZZE FONNESI.

CAPITOLO 4

MISSIONE «VESPRI SICILIANI»

Sempre più spesso avviene, sia nella nostra società che a livello internazionale, che chi è preposto al governo delle nazioni, o anche chi è semplicemente deputato ad assumere una decisione, si lasci influenzare dal flusso emozionale che agita la pubblica opinione. E questo flusso si avvia ad una precisa condizione: che del fatto in questione vengano irradiate immagini ben visibili e traumatizzanti. Se un fatto è noto, ma non lo si vede, le coscienze dormono e le decisioni languono. Gli esempi offerti dalla casistica riempirebbero interi volumi.

Riportiamoci alle terribili immagini dei bambini somali morenti di fame: son bastate per mettere in moto valanghe di aiuti internazionali, a mobilitare associazioni umanitarie, e migliaia di privati si sono lanciati in generose offerte di adozione; subito dopo, ecco l'intervento di poderosi contingenti militari. Tutto bello, giusto, encomiabile e da incentivare, non v'è dubbio ma... da quanto tempo quei bambini morivano di fame? Ed in quante altre parti del mondo ciò avviene ancora ed è sempre avvenuto? C'è poi una considerazione che ci dovrebbe addirittura terrorizzare: nonostante queste tragedie oggi note, il continente africano è affetto dalla piaga di una incontenibile esplosione demografica, mentre fino a venti anni or sono la popolazione di ogni stato appariva del tutto contenuta. Poiché non è ragionevole pensare che solo ora le donne africane si siano messe a far bambini a spron battuto, quante epidemie, quante carestie, quante guerre, quante stragi si saranno susseguite nei secoli, per contenere in tal modo il numero degli abitanti, senza che nulla apparisse agli occhi del mondo?

Scendiamo nel piccolo del nostro Paese. Ci ricordiamo di quel famoso politico, così odiato dagli Italiani per aver lucrato (almeno tale era l'accusa) sulla loro salute? Ogni difesa dei suoi difensori intesa alla concessione degli arresti domiciliari era stata sistematicamente respinta, fino al giorno precedente la prima udienza del processo; e se si fosse chiesto il parere degli Italiani, i più generosi avrebbero risposto che avrebbero chiuso la cella e gettato la chiave nel cratere dell'Etna. Invece, po-

PALERMO
MESSINA
CATANIA
Siracusa
Agrigento
Trapani
Marsala
Mazara del Vallo
Sciacca
Licata
Gela
Enna
Caltanissetta
Ragusa
Modica
Noto
Avola
Pachino
Milazzo
Barcellona Pozzo di Gotto
Reggio di Calabria
Taormina
Acireale
Aci Castello
Augusta
Lipari
Vulcano
Stromboli
Filicudi
Alicudi
Cefalù
Termini Imerese
Corleone
Castelvetrano
Porto Empedocle
Canicattì
Piazza Armerina
Caltagirone
Vittoria
Comiso
Scicli
Rosolini
Pozzallo
Mar Tirreno
Mar di Sicilia
Golfo di Castellammare
Golfo di Patti
Golfo di Gela
Golfo di Noto
Golfo di Catania
Golfo di Termini Imerese
Golfo di Palermo
Golfo di Cofano
Golfo di Milazzo
Golfo di Augusta
Golfo di Siracusa
Golfo di Trapani
Golfo di Castellammare

chi giorni dopo, il personaggio in questione era già a casa. Cos'era avvenuto di nuovo? Semplice: la TV aveva irradiato in ogni casa la figura macilenta dell'uomo dopo alcuni mesi di prigione; il cuore degli Italiani si era sciolto come burro e tutti si erano tuffati tra le lave dell'Etna a recuperare la famosa chiave.

Anche l'operazione «Vespri Siciliani» aveva avuto le stesse premesse. Immagini televisive di «imprese» di mafia erano passate a centinaia, nel corso degli anni, sugli schermi televisivi. Politici, giudici, poliziotti, imprenditori uccisi se ne erano visti; cordoglio unanime, sdegno, ma... in fin dei conti – era la conclusione – ciò poteva far parte degli incerti del mestiere delle vittime. Esecuzioni sommarie e brutali di componenti di bande o di loro familiari: finché si ammazzano tra di loro...

Evidentemente esiste nella società una soglia di sopportazione, al di là della quale c'è la ribellione, che si manifesta quasi in una esplosione collettiva. Le immagini dell'autostrada sventrata presso lo svincolo di Capaci, non lontano da Palermo, e la misera fine di un personaggio popolare come il giudice Falcone, della moglie e degli uomini della scorta, fu l'innesco della carica destinata a portare al culmine l'emozione e lo sdegno degli Italiani e soprattutto dei Siciliani. L'altra, di pari brutalità, che due mesi dopo polverizzava il giudice Borsellino e i cinque poliziotti della sua scorta, era l'accensione della miccia che faceva esplodere la stessa carica.

Qualcuno, in quel momento, comprese che la mafia aveva perso, o che almeno esisteva la concreta possibilità di sconfiggerla. Se si ripercorre il cammino storico della stessa mafia, si comprenderà perché quelle bombe costituivano i segnali della sua sopraggiunta debolezza.

La vecchia mafia, quella dei tempi che furono, era tutt'altra cosa. Per quanto nemica della legge e avvezza a metodi sanguinari, aveva almeno un suo codice di comportamento: mai, un uomo d'onore si sarebbe macchiato dell'ignominia di uccidere una donna o un bambino. Spesso anzi la mafia interveniva a difendere il più debole, a punire a modo suo i soprusi, e nel far ciò si proponeva, agli occhi della gente, come qualcosa di alternativo allo Stato, ma molto più efficace e meno estraneo di quello. L'omertà della gente nasceva perciò dalla complicità.

Poi la mafia era cambiata, il tradizionale senso dell'onore era andato via via scemando: la nuova mafia era diventata una piovra tesa a succhiare alimento da ogni direzione: traffici illeciti di armi, droga, valuta; estorsioni, appalti pubblici, ecc.

L'unico ed esclusivo fine era divenuto il tornaconto personale degli affiliati, senza badare al costo per la collettività, ma tutto avveniva ancora con un certo «stile» (corruzione, lupara bianca, ecc.) e con il criterio basilare di far meno rumore e polvere possibile. Per questo essa appariva impenetrabile e ancora invincibile. L'omertà, però, stavolta nasceva dalla paura.

Le due terrificanti esplosioni di Capaci e via d'Amelio erano il segno della nuova strategia della mafia, una strategia che essa aveva mutuato dal terrorismo e che già per quest'ultimo si era rivelata perdente.

La mafia, con questo nuovo atteggiamento, veniva a porsi come un vero e proprio antistato con il quale scendere a patti, un'organizzazione in grado di estendere il proprio controllo sul territorio e alla quale riconoscere il ruolo istituzionale di nemico.

Oggi, tuttavia, i più esperti politologi asseriscono che, per raggiungere un obiettivo politico, è indispensabile il consenso popolare ed era stata proprio questa mancanza di consenso a sconfiggere il terrorismo.

Non avrebbero mai potuto, quelle due micidiali esplosioni, attirare sulla mafia questo consenso. Poteva tutt'al più attirare la sua alternativa, cioè la paura, ma, per quanto violente, le due esplosioni non lo furono abbastanza da spaventare cinque milioni di Siciliani. Fu così che, appoggiata dal consenso popolare, prese avvio l'operazione «Vespri Siciliani».

Il suo nome stesso voleva essere un incitamento a tutto il popolo dell'isola a sollevarsi contro la prepotenza della mafia, come in quel lunedì di Pasqua del 1228 si era sollevato contro le truppe di Carlo I d'Angiò. Nella mafia doveva essere individuato questo nuovo nemico che strangolava l'economia siciliana, che impediva la libera e pacifica convivenza, che offendeva e uccideva le donne. Venne così deciso l'invio di un contingente di militari a supporto delle tradizionali forze dell'ordine.

Non mancarono gli oppositori anche tenaci, che si appellavano alla necessità di risolvere la situazione e vincere la battaglia con il solo impiego del-

IL CORPO AUTOMOBILISTICO IN ORDINE PUBBLICO

le forze di polizia istituzionali. Lo spettro che più di ogni altro veniva paventato era una militarizzazione dell'isola, con il timore che la popolazione avrebbe potuto vedere i soldati come una forza di occupazione. Timori molto presto fugati, anzitutto perché in caso di militarizzazione tutti i poteri verrebbero assunti dai comandi militari, cosa che, in questo caso, non si sarebbe affatto verificata: la direzione delle operazioni sarebbe stata sempre di competenza degli organismi civili, delle prefetture in particolare. In pratica, anziché di militarizzazione del territorio, si sarebbe dovuto parlare di civilizzazione della Forza Armata. I soldati avrebbero dovuto essere visti come civili che, armati, agivano «per» e «con» i cittadini.

Lo scopo dichiarato della missione era quello di far sentire la presenza dello Stato sul territorio, mostrare alle cosche l'antieconomicità degli atti criminosi.

Altra conseguenza direttamente discendente dalla presenza dei soldati sarebbe stata quella di svincolare le forze dell'ordine da compiti sussidiari dai quali erano oberate, come la vigilanza e le scorte, per dedicarsi con più efficacia al contrasto del crimine. Inoltre la presenza dei militari avrebbe dovuto infondere nella popolazione nuovo coraggio e la sensazione di non essere più sola e abbandonata alle prepotenze delle cosche.

La stessa distribuzione delle forze avvenne nel pieno rispetto della suddivisione amministrativa dell'isola. Questa è infatti divisa in una parte occidentale, sotto la prefettura di Palermo (che estende la sua giurisdizione anche sulle province di Trapani, Agrigento e Caltanissetta) e orientale, che fa capo alla prefettura di Catania (con le province di Enna, Messina, Ragusa e Siracusa).

Partendo da questa suddivisione amministrativa, il Comando della Regione Militare della Sicilia ripartì il territorio in cinque zone: settentrionale (Palermo), occidentale (Trapani), Meridionale (Agrigento e Caltanissetta), nord-orientale (Messina e Catania) e centro-sudorientale (Enna, Ragusa e Siracusa).

Ai soldati venne data la qualifica di agente di pubblica sicurezza, con funzione di agente di polizia giudiziaria, ma con attribuzioni ben delimitate: nella vigilanza ad aree ed obiettivi sensibili (ad esempio, aeroporti), nella protezione diretta di persone e convogli, nella sorveglianza fissa su itinerari e punti pericolosi, nella sorveglianza mobile con pattuglie appiedate e motorizzate.

C'è spazio anche per la cultura, nel corso dell'effettuazione dell'operazione «Vespri Siciliani»: visita del Btg. L. «Gorizia» alla Valle dei Templi di Agrigento (foto «Gorizia»).

Officina del Btg. L. «Pozzuolo del Friuli» all'opera a Piazza Armerina (foto «Pozzuolo del Friuli»).

Dal punto di vista topografico, i controlli a loro volta si articolavano in: urbani, suburbani, extraurbani e in controlli d'area, ognuno con le sue modalità.

La ricaduta dell'operazione sulla società apparve immediata, con una maggior sicurezza collettiva e una sensibile diminuzione della microcriminalità.

Un sondaggio sulla validità dell'esperimento – se di esperimento si può parlare – diede anche per i «Vespri Siciliani» risultati più che positivi: le percentuali dei favorevoli si avvicinavano all'80%, con lievi e poco significative differenze tra le risposte fornite dai Siciliani e quelle raccolte nel resto del Paese.

Attività dei Reparti Automobilistici

Va precisato, per dovere di onestà, che quella che seguirà non sarà la cronaca dettagliata e organica delle vicende di tutti i reparti in tutte le loro fasi di permanenza nell'isola. Una cronaca rigidamente storica avrebbe potuto essere forse ricostruita prendendo in esame ognuno dei settori nei quali l'isola era stata militarmente suddivisa e narrando per ognuno di essi, in ordine rigidamente cronologico, le vicende dei reparti che in essi si erano avvicendati. Poiché però ogni unità è stata utilizzata in settori, periodi e modalità diverse e per un numero di volte anch'esso diverso, ogni reparto, per rileggere la propria storia, sarebbe stato costretto a rincorrere le pagine di questo capitolo per trovare, frazionati, i dettagli di proprio interesse. Si è preferito perciò illustrare, molto sinteticamente, l'operato di alcune unità scelte a titolo rappresentativo, raccontando in modo unitario le vicende delle stesse.

Va anche precisato che si potrà parlare dei Battaglioni Logistici soltanto per i primi due anni dell'operazione. Dopo, a partire dalla fine del 1994, la logistica della missione subiva una svolta: non vennero più inviate nell'isola le brigate al completo, ma i singoli reggimenti, con i loro organi di supporto di primo anello. I Battaglioni Logistici sarebbero rimasti in sede, a fornire attività di secondo anello alle loro grandi unità, mentre le stesse funzioni, per i reggimenti inviati in Sicilia, venivano assolte dal Battaglione Logistico «Aosta», per il 2° grado, e dalla 11ª ORE e 11° Reparto Rifornimenti per il 3°. Fatte queste opportune premesse, rivolgiamo la nostra attenzione alle vicende di alcuni reparti.

Ovviamente in prima linea, nel settore della logistica, furono fin dal pri-

CAPITOLO 4

mo momento il *Comando dei Servizi Trasporti e Materiali* della Regione Militare Sicilia e gli enti da esso direttamente dipendenti.

Il Comando, in particolare, si trovò fin dalle prime battute ad affrontare tutti i problemi derivanti dall'arrivo di tante nuove unità dotate di mezzi, materiali ed armamento abitualmente non in dotazione ai reparti di stanza in Sicilia. Da qui la necessità di reperire giubbotti antiproiettili, elmetti in kevlar, segnaletica per posti di blocco, metal detector, ecc. Si verificò inoltre un notevole incremento nel consumo di parti di ricambio, specie per il VM/90.

Una difficoltà in più era costituita dalla contemporanea costituzione in Sicilia di due nuovi reggimenti e dalla concomitanza delle missioni internazionali di «Peace keeping» ancora in corso. Ogni problema venne affrontato e risolto grazie all'impegno e alla professionalità del personale ad ogni livello, senza ripercussioni o incidenze negative sull'operazione.

Scendendo nei dettagli delle attività dei singoli enti e reparti, si potrà rilevare che la *11ª ORE* di Palermo vide un notevole incremento della sua attività di mantenimento, dovuta al numero sempre crescente di interventi correttivi a favore delle unità che si avvicendavano nell'isola. In particolare, a tutto il '94 essi erano stati: 859 su veicoli ruotati, 78 su cingolati, 294 su apparati delle trasmissioni, 5144 su armi, artiglierie e materiale di armamento. Di particolare rilievo il lavoro svolto per la revisione di motori di AR/76 che consentì la rimessa in efficienza di veicoli ricoverati e il ripristino della scorta funzionale da tempo esaurita.

Ancora da segnalare le 4581 riparazioni effettuate su giubbetti antiproiettili.

L'*11° Reparto Rifornimenti* (i dati si riferiscono alle prime 37 settimane, dal 27/7/92 al 18/4/93), distribuì materiali per un valore di oltre 12 miliardi, in gran parte nel settore delle armi e della motorizzazione.

L'*11° Battaglione Trasporti «Etnea»*, al comando del tenente colonnello Carlo Ligorio, venne inizialmente impegnato nell'effettuazione di trasporti per l'avvicendamento delle truppe. Successivamente – comandanti i tenenti colonnelli Sebastiano Orlando prima, Agostino Santini poi – il Battaglione offrì un consistente contributo anche nel settore operativo.

L'attività venne esplicata attraverso l'impiego di una compagnia di autieri, comandata dal capitano Luigi Merigone, in concorso al 4° Reggimento Genio per la vigilanza ad obiettivi sensibili nella città di Palermo ed in servizio di attività dinamica di ordine pubblico. La serietà dimostrata dagli autieri ed i lusinghieri risultati raggiunti sono testimoniati dagli otto encomi semplici attribuiti a sottufficiali e militari di truppa del reparto.

Per quanto attiene invece l'attività prettamente logistica, il supporto di trasporto delle truppe di enti esterni alla Regione Militare della Sicilia venne de-

Zona Servizi del Btg. L. «Cadore» a Porto Empedocle (foto Selvatico).

voluto al capitano Francesco Deodato. Dall'inizio dell'operazione, fino all'ottobre 1995 il Battaglione aveva già avvicendato 120 mila persone con i propri automezzi, l'impiego a massa dei quali aveva portato l'«Etnea» a raddoppiare la propria percorrenza chilometrica senza peraltro aumentare in misura esponenziale il numero degli incidenti, tanto che nel 1994 il Battaglione si classificò al primo posto in ambito nazionale per il più basso rapporto chilometri percorsi/incidenti verificatisi.

Il *Battaglione Logistico «Cadore»*, di stanza presso la caserma «Toigo» a Belluno, venne impegnato, a supporto della propria Brigata, in due riprese.

Nella prima fase (novembre e dicembre 1992, gennaio 1993) esso operò nel settore sud-orientale dell'isola, con una forza di 2 ufficiali, 28 sottufficiali e 178 militari di truppa. Venne ospitato e svolse la sua attività nelle strutture della base militare di Comiso, che si rivelò ottimale, sia dal punto di vista funzionale che della confortevolezza.

Decisamente più traumatizzante la successiva esperienza, a Porto Empedocle, nella Sicilia sud-occidentale, nei mesi di giugno, luglio e agosto 1993.

Il reparto venne alloggiato all'interno di capannoni fatiscenti di una fabbrica di concimi chimici, dove in diversi locali, non ancora bonificati, ristagnava la pericolosa e fastidiosa presenza dei concimi stessi. Furono necessari tre giorni di lavoro per risanare l'area e renderla abitabile.

La forza del Battaglione, in quella seconda località, era di 2 ufficiali, 28 sottufficiali e 220 militari di truppa. L'incremento di questi ultimi, rispetto alla precedente esperienza di Comiso, era dovuto alla necessità di provvedere in proprio al servizio di vigilanza, mentre a Comiso il reparto poteva avvalersi di quella già in atto presso la base.

L'attività logistica del Battaglione era rivolta a 360 gradi, specie nel settore dei rifornimenti; venivano infatti assicurate le forniture di materiale sanitario, di sussistenza, della motorizzazione, di commissariato, ecc. Il flusso dei rifornimenti avveniva dall'avanti all'indietro, con il primo anello che si recava a prelevare presso il secondo, con eccezione dei carburanti, che venivano recapitati a domicilio mediante autocisterna.

Gli automezzi impiegati dal Battaglione, in entrambe le fasi, furono 129.

Il *5° Battaglione Logistico di Manovra «Euganeo»* per tutta la sua durata, nell'ambito dell'operazione, fornì soltanto concorso di personale: una prima volta al «Carso», con 3 ufficiali, 7 sottufficiali e 107 militari di truppa per la costituzione di una compagnia di formazione; una seconda volta al «Gorizia», al quale vennero aggregati circa venti militari di truppa con funzioni logistiche.

Il *Battaglione Logistico «Julia»*, con sede a Vacile di Spilimbergo, fu impegnato in due riprese, entrambe a Piazza Armerina.

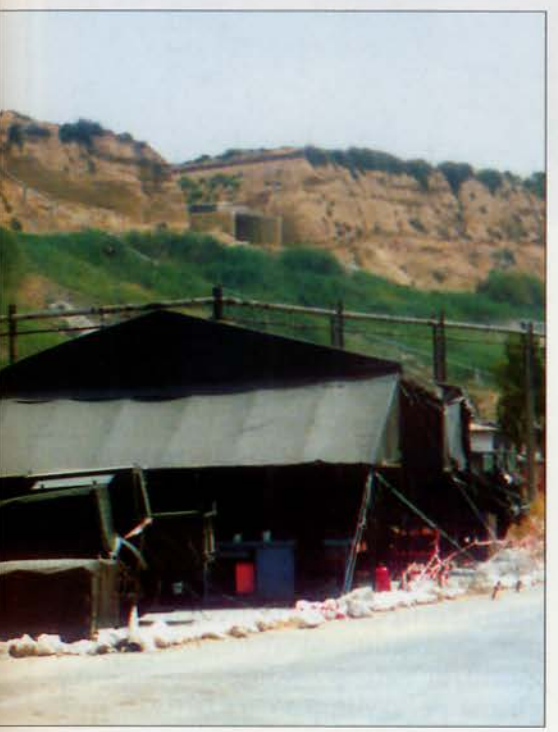
Nella prima occasione operò in condizioni di disagio, attendato su un piazzale sterrato.

Migliore la sistemazione della seconda parte, da metà dicembre 1992 a metà marzo 1993. Il Battaglione fu ospitato all'interno di una fabbrica in disuso, circondato da un piazzale asfaltato sul quale gli automezzi potevano muoversi senza infangarsi.

Fu necessario effettuare lavori di riattamento all'infrastruttura, dove vennero ricavate stanze da quattro posti per ufficiali e sottufficiali, mentre la truppa venne alloggiata in capannoni.

I servizi erano di tipo campale, forniti dalla ditta Stefanutti, con contratto stipulato dalla RMSI.

Le difficoltà maggiori furono quelle legate alla sicurezza. Per timore di attentati o di aggressioni, si dovettero erigere muri con sacchetti di sabbia rinforzati all'esterno da concertina. Il servizio di vigilanza era a cura dello stesso Battaglione.



CAPITOLO 4

Chi, più tardi, avrebbe vissuto l'esperienza della missione «Albatros», dichiarò che, fra le due situazioni ambientali, la peggiore fu quella siciliana. La sensazione del personale, nei riguardi dell'atteggiamento della popolazione, era quella di essere guardato con diffidenza e sospetto; sempre, comunque, con distacco e freddezza.

L'attività del Battaglione era quella di supporto al 14° Reggimento Alpini, che rappresentava la parte operativa. Una compagnia era aggregata allo stesso Battaglione Logistico, per l'effettuazione di posti di blocco nell'abitato di Piazza Armerina.

I rifornimenti al Battaglione, come pure tutte le attività del 3° anello logistico, venivano espletate dagli appositi organi della RMSI.

Cerimonia di commemorazione dei Caduti effettuata dal Battaglione Logistico «Julia» a Piazza Armerina (foto «Julia»).

Il *Battaglione Logistico «Granatieri di Sardegna»*, con sede presso la caserma «Piave» di Civitavecchia, venne chiamato per due volte ad assistere la propria Brigata impegnata nell'operazione: una prima volta dal 3 gennaio al 12 febbraio 1993, la seconda volta dal 30 novembre 1993 al 20 gennaio 1994; entrambe le volte a Porto Empedocle.

Per quanto possa apparire un controsenso, le maggiori difficoltà, sotto ogni profilo, vennero incontrate in occasione del secondo ciclo. Eppure, in entrambe le circostanze, la sistemazione del reparto era stata approntata all'interno dello stesso ex stabilimento Enichem.

In realtà era avvenuto che, la prima volta, il reparto era subentrato nella stessa struttura ad un battaglione della «Taurinense», che l'aveva lasciato in buone condizioni abitative. In seguito, lo stabilimento era stato abbandonato. Il reparto che nella stessa zona aveva preceduto la seconda tornata dei Granatieri, ad esempio, aveva preferito frazionare i propri uomini in piccole unità logistiche, distribuite ognuna a diretto contatto con le unità operative. Allorché i Granatieri tornarono sul posto, lo stabilimento era caduto in uno stato di profondo degrado, tanto che fu necessario riattivare la fornitura di acqua ed energia elettrica.

Nel periodo di abbandono, inoltre, la struttura era stata frequentata da sbandati e drogati, che continuarono a fare la loro apparizione anche nei primi giorni di presenza del Battaglione. La vastità dello stabilimento, d'altronde, non consentiva un controllo radicale e scrupoloso di tutti gli ingressi; per conseguenza, almeno nei primi giorni, si videro strani personaggi aggirarsi per il campo.

Reduci dalla felice ed esaltante esperienza di «Forza Paris» e del bellissimo rapporto instauratosi con la popolazione sarda, costituì per i Granatieri una certa delusione l'atteggiamento di distacco e di appena celata intolleranza mostrato nei loro confronti dai Siciliani.

Motivo in più di rammarico fu quello di dover trascorrere le festività natalizie e il Capodanno lontani dalle proprie famiglie e del tutto privi di quelle espressioni di calore umano attorno, delle quali invece sentivano tanto desiderio. Le forze che il battaglione aveva potuto portare nell'isola erano infatti appena commisurate all'entità dell'impegno, sì che non fu possibile effettuare alcuna turnazione nelle licenze.

La Brigata tornò in Sicilia in altre due occasioni, ma nel frattempo erano mutati i criteri di assistenza logistica, essendo questi ormai posti sotto le competenze degli organi della RMSI.

Il Battaglione partecipò egualmente, ma anch'esso con funzioni operative, fornendo una compagnia di formazione e – fu un'unanime ammissione – i militari non sfigurarono affatto nei confronti dei loro commilitoni combattenti, ricevendo espressioni di compiacimento da parte di chi li aveva impiegati.

Estremamente positiva e feconda di frutti fu invece l'esperienza del *Battaglione Logistico «Tridentina»*, comandante il tenente colonnello Fabio Casetti. Tre volte il reparto venne chiamato a fornire la sua opera e in tutte e tre le circostanze non mancarono significative soddisfazioni di carattere soprattutto morale. Eppure l'avventura non era nata sotto prosperi auspici.

Al Battaglione era stata assegnata, quale sede di operazione, in occasione del suo primo impiego – dal 13 settembre al 26 ottobre 1992 – la Base NATO di Comiso. Seppur favorito dall'esistenza di una collaudata organizzazione militare in atto, il Reparto dovette provvedere al 100% delle incombenze che si presentano all'atto dell'allestimento di un centro logistico, portando al seguito, dalla propria sede di Elvas, presso Bressanone, tutti i mezzi e le attrezzature necessarie.

L'attività veniva resa difficoltosa dalle eccessive distanze degli organi di rifornimento di 3° grado: l'11ª ORE a Palermo, l'11° Reparto Rifornimenti e il Magazzino di Commissariato a Messina, il deposito carburanti di media capacità a Catania. Ma non da questa attività, condotta peraltro con grande impegno ed eccellenti risultati, dovevano derivare le maggiori gratificazioni per

IL CORPO AUTOMOBILISTICO IN ORDINE PUBBLICO

Posto distribuzione Carburanti del Battaglione Logistico «Granatieri di Sardegna» a Porto Empedocle (foto «Granatieri di Sardegna»).

CAPITOLO 4

il Battaglione, bensì da ciò che avveniva all'esterno di essa e da tutte le iniziative intraprese dal reparto nei confronti della popolazione e viceversa.

Tutto prese avvio nello stesso periodo di Comiso. Tra i motivi di vanto del Battaglione ci fu quello di aver contribuito alla nascita e alla costituzione della sezione A.N.A. di Messina; ma l'episodio di maggior rilievo fu un altro e merita di essere raccontato nei dettagli.

La Base di Comiso, è cosa risaputa, non gode di eccessiva benevolenza da parte degli abitanti della cittadina siciliana e il Battaglione Logistico «Tridentina», inserito nelle sue strutture, aveva cominciato a sperimentare e condividere gli aspetti negativi: vi furono anche lanci di pietre all'indirizzo dei militari ai quali, a scanso di ulteriori incidenti, venne vietata la libera uscita nell'abitato di Comiso. Fu così che gli alpini presero a frequentare il paese confinante, Chiaramonte Gulfi. Soldati e popolazione cominciarono a conoscersi; dalla conoscenza, come sovente avviene, conseguiva il reciproco apprezzamento e l'amicizia. Un giorno, il comandante della Brigata «Tridentina», reduce dal giuramento effettuato dal Battaglione Alpini «Tirano» a Luino, riferì che a quel reparto era sta concessa la cittadinanza onoraria da parte della cittadina lombarda e gettò là una sorta di sfida:

– Sareste capaci di fare altrettanto?

Il Battaglione non lasciò certamente cadere l'invito. Immediatamente vennero presi contatti con le autorità comunali di Chiaramonte Gulfi. In quel momento, il comune stava purtroppo attraversando una profonda crisi politica, tanto che di lì a poco l'intera giunta sarebbe stata costretta a rassegnare le dimissioni.

Il Battaglione trovò tuttavia un prezioso alleato, dalla parte comunale, nella figura del tenente della riserva Jurlato, maestro elementare in pensione e capogruppo della locale sezione U.N.U.C.I.

Il 4 novembre, quando cioè il reparto aveva già lasciato l'isola, la giunta comunale, all'atto di sciogliersi, deliberava non la cittadinanza onoraria, ma addirittura il gemellaggio. La decisione coglieva impreparato il Reparto, soprattutto perché il gemellaggio comporta scambi culturali che un reparto militare, con i suoi impegni addestrativi ed operativi, e soprattutto se stanziato a così grande distanza, difficilmente riesce ad onorare.

Il 25 aprile 1993 (nel frattempo il Battaglione era tornato in Sicilia, a Piazza Armerina, dove sarebbe rimasto dal 12 marzo al 5 maggio), veniva suggellato il gemellaggio. La data venne fatta coincidere con quella della festa patronale di Chiaramonte e la cerimonia si svolse con eccezionale solennità, alla presenza di una folla enorme, con discorsi di autorità civili (nel frattempo al sindaco era subentrato un commissario prefettizio) e militari, scambio del solenne impegno su pergamena tra commissario e comandante del Battaglione, e deposizione della corona.

Anche gli inizi del secondo ciclo, che sarebbe stato il primo dei due di Piazza Armerina, non furono facili. Sistemati parte in attendamento, parte in accantonamento all'interno di una vecchia struttura in disuso, gli uomini dovettero rimboccarsi le maniche: cinque giorni vennero trascorsi a sgomberare tonnellate di rifiuti, disostruire tombi-

Pergamena che solennizza il gemellaggio tra Chiaramonte Gulfi e il Btg. L. «Tridentina» (foto «Tridentina»).

Il vescovo di Catania, monsignor Cirrincioni, e il sindaco di Piazza Armerina in visita al Battaglione Logistico «Tridentina» (foto «Tridentina»).

ni, allestire dormitori, uffici, spaccio... Si trattò di vivere in una vera e propria organizzazione campale; la compagnia rifornimenti, ad esempio, aveva il proprio magazzino ricambi interamente palettizzato su ruote; per la conservazione delle derrate alimentari deperibili di commissariato – ivi non compresa la carne, che veniva acquistata dal commercio – era in funzione uno shelter frigo e per tutto il periodo, per il confezionamento dei pasti, vennero impiegate esclusivamente cucine rotabili.

Ad operare in Sicilia c'era circa il 60% degli effettivi; ma la minoranza rimasta in sede aveva impegni tutt'altro che lievi: pur con un organico così ridotto, dovette continuare ad assicurare assistenza a tutte le unità della Brigata rimaste in Trentino e soprattutto a svolgere regolarmente i previsti corsi di scuola guida.

Anche i due periodi di Piazza Armerina (il Battaglione vi sarebbe tornato dal 4 novembre 1993 al 16 gennaio 1994) furono densi di soddisfazioni. Con l'intera popolazione si venne ad instaurare un rapporto felicissimo: i soldati del Battaglione erano cittadini a tutti gli effetti; il comandante veniva considerato una pubblica autorità, accanto al sindaco, tanto che congiuntamente essi firmavano i manifesti annuncianti le svariate iniziative che di comune accordo venivano promosse. Ad ogni cerimonia di interesse del comune veniva invitato anche il comandante militare.

Piazza Armerina è anche sede di un arcivescovado, ed anche con l'arcivescovo, monsignor Cirrincioni, vennero stabiliti rapporti di reciproca collaborazione. Nella giornata di Pasqua si svolse una messa solenne nella cattedrale e, nell'occasione, vennero cresimati 15 militari, tra i quali un capitano. Al termine del rito, le famiglie si contesero il privilegio di invitare a casa propria un militare a trascorrere la Pasqua.

Venne perfino disputata – cosa rarissima – una partita di calcio tra una rappresentativa militare e la squadra femminile del vicino paese di Aidone. Particolare delizioso e galante: all'inizio della partita ogni militare porse una rosa ad un'avversaria. Per la cronaca, la partita finì in parità.

Tutti questi positivi risultati vennero ottenuti solo grazie al principio che era stato posto alla base del comportamento del Battaglione: quello della totale apertura e della completa disponibilità verso tutti. Una volta assicurato un minimo di sicurezza alle aree sensibili dell'accampamento, ad esempio, sparì la concertina attorno al campo, appena sostituita dalle comuni bande di plastica a strisce bianco-rosse, tanto per una individuazione dei confini.

Vennero organizzate visite al campo per i ragazzi delle elementari e, in una occasione, perfino per i piccolissimi di un vicino istituto per bambini abbandonati affidato alle suore.

Prendendo contatti con il vescovo e con il sindaco, vennero organizzati spet-

tacoli dal coro degli alpini e la gente accorreva in massa, tanto che molti rimanevano fuori della porta.

Alcuni soldati si fidanzarono e quando un medico addirittura si sposò con una ragazza siciliana, venne inviato il coro a cantare in chiesa.

A Natale venne allestito un presepio con figure a grandezza reale. Il Bambinello venne donato da una famiglia che era stata appena allora colpita da un gravissimo lutto (una figlia uccisa a Venezia). Esso, al termine del ciclo di operazioni, venne portato ad Elvas ed ora è nella caserma Ruazzi, sede del Battaglione.

Per valutare nella giusta luce tutti questi risultati positivi, occorre mettere nel dovuto conto che gran parte dei militari erano altoatesini, molti dei quali non privi dei ritriti pregiudizi riguardo ai meridionali. Alla fine tutti facevano a gara per creare le premesse per tornare ancora nell'isola.

Con questo clima e in un ambiente siffatto, ogni soldato si sentiva motivato e realizzato e nessuno ebbe mai ad esibirsi – cosa che avviene ben spesso in sede – nelle, a tutti note, lagnanze e piagnistei per elemosinare una licenza.

L'ammainabandiera dell'ultimo giorno fu una cerimonia toccante e tristissima. Venne affettuata alla presenza di tutto il paese e molti avevano gli occhi lucidi: si sapeva che le disposizioni in fatto di assistenza logistica erano state mutate e c'era in tutti la consapevolezza che quello sarebbe stato l'ultimo giorno trascorso insieme.

Non tutti i reparti automobilistici, tuttavia, vennero inviati in Sicilia con funzioni logistiche. Alcuni di essi, al contrario, ebbero vere e proprie funzioni operative, pur se la loro presenza fu limitata a concorsi di vario livello a reparti d'arma.

Tale fu in parte la sorte del *Battaglione Logistico «Centauro»*, con sede a Bellinzago Novarese, agli ordini del tenente colonnello Riccardo Diasparro.

Esso fornì, dal 15 dicembre 1994 al 10 febbraio 1995, un rinforzo della consistenza di due plotoni che, in zona, vennero ripartiti in due aliquote.

La prima, in rinforzo al 131° Reggimento Artiglieria Campale Semovente «Centauro», operò ad Agrigento, effettuando servizi di vigilanza ad obiettivi sensibili e posti di blocco insieme a militari dell'Arma dei Carabinieri e della Guardia di Finanza.

La sistemazione era estremamente precaria, all'interno di un capannone industriale, con i sottufficiali alloggiati in diciotto in una stanza e i militari di truppa a dormire direttamente in terra, tra la polvere e privi di armadietto ove riporre i pochi effetti personali.

Gli automezzi del Reggimento, inoltre, si rivelarono del tutto inadeguati per le anguste strade della città, tanto che già nella prima settimana si verificarono ben otto incidenti, di cui uno di una certa gravità.

La seconda aliquota, che comprendeva anche un ufficiale comandante di plotone e 2 sottufficiali, andò invece a rinforzare il 31° Reggimento Carri ed operò sui territori di Caltanissetta e Gela, con funzioni più spiccatamente logistiche.

Lo scaglione operante a Caltanissetta venne alloggiato all'interno di una polveriera dismessa; quello di Gela venne accasermato in un'ala in disuso di uno stabilimento Enichem.

Mentre una parte dei militari del Battaglione Logistico affiancava i carristi nei servizi di sorveglianza, altri, agli ordini di un ufficiale comandante di plo-

tone trasporti, effettuava appunto trasporti per tutto il reggimento. I due sottufficiali, per parte loro, erano rispettivamente preposti al funzionamento delle trasmissioni e alla gestione dei carburanti.

Fra le iniziative adottate nei confronti della popolazione nel periodo delle operazioni, vanno segnalate le numerose e generose donazioni di sangue, del quale in zona c'era grande bisogno.

Il *Battaglione Logistico «Taurinense»*, mai fino ad allora attivato per la concomitanza della missione «Albatros» in Mozambico, entrò sulla scena dei Vespri Siciliani il 9 aprile del 1994 per rimanervi fino al 12 giugno successivo.

Esso concorse con una consistente aliquota composta da 5 ufficiali, 3 sottufficiali e 110 militari di truppa, agli ordini del capitano Angelo Jannuzzi, a rinforzo del 2° Reggimento Fanteria Bersaglieri. L'unità era schierata a Marsala, alloggiata all'interno delle strutture del 35° Gruppo Radar dell'Aeronautica Militare.

Svincolata da ogni problema logistico, l'unità operò come un vero e proprio reparto combattente, effettuando vigilanza ad obiettivi fissi quali abitazioni di magistrati e di un ufficiale dei Carabinieri particolarmente preso di mira dalle cosche, il Tribunale, la Pretura, la Casa Circondariale e la Camera di Consiglio (dov'erano i giudici popolari del maxiprocesso di primo grado contro 53 imputati di mafia), attuando posti di blocco e pattuglie su richiesta degli organi di polizia; vigilando su beni artistici e, infine, effettuando cinturazioni di edifici e irruzioni negli stessi.

Fu nel corso di una di queste operazioni che il 22 di aprile, a Marsala, venne catturato un pericoloso capocosca locale latitante da un anno, insieme a un suo complice. All'episodio venne dato ampio risalto dalla stampa, con articoli sui quotidiani «Giornale di Sicilia», «La Voce Lilybetana» e «La Stampa». Il capitano Jannuzzi, per la parte attiva avuta nell'operazione, veniva proposto per l'assegnazione della «Targa di benemerenza Icaro».

IL CORPO AUTOMOBILISTICO IN ORDINE PUBBLICO

Febbraio 1993. Stabilimento Enichem, sede del Nucleo Logistico del Battaglione Logistico «Friuli» a Porto Empedocle (foto C. Sirocchi).

CAPITOLO 4

In una successiva irruzione, il 17 maggio, a Partanna, venivano sequestrati denaro e munizioni.

Per fornire la misura del dinamismo che caratterizzò le operazioni dell'unità alpina, basteranno i dati relativi alle percorrenze dei pochi automezzi al seguito (5 AR/76, 3 VM/90 e 1 ACM), che in due mesi coprirono complessivamente oltre 50 mila chilometri.

Nonostante gli onerosi impegni di servizio, il reparto seppe anche profittare della circostanza per conoscere le bellezze artistiche della zona, effettuando visite guidate a Selinunte, Segesta ed Erice.

L'accoglienza, da parte della popolazione, fu ovunque ottima anche se, inizialmente, essa apparve in un certo senso disorientata davanti alla rigorosa disciplina degli alpini, tanto compenetrati dal loro senso del dovere e motivati dalle responsabilità che sentivano gravare su se stessi, da non cedere, in servizio, neppure al classico e gentile invito di «venire a prendere un caffè». Gli stessi civili, tuttavia, impararono ben presto ad apprezzare questa intransigenza che si traduceva, per essi, in garanzia di sicurezza.

Tra i reparti più assidui in tutta la durata dell'operazione, si può certamente includere il *Battaglione Logistico «Friuli»*, che tra l'agosto del 1992 e il marzo 1995 fu presente ben quattro volte in Sicilia.

Nella prima circostanza, dal 2 agosto al 12 settembre 1992, la sua attività ebbe inizio con la fornitura di due compagnie operative in rinforzo al 6° Reggimento Bersaglieri per l'effettuazione di vigilanza a punti sensibili nelle province di Agrigento e Caltanissetta. Dopo pochi giorni una terza compagnia, con lo stesso comandante del Battaglione, tenente colonnello Nicola Chiavaroli, raggiunse l'isola dislocandosi, con funzioni esclusivamente logistiche, a Porto Empedocle, parte sotto tenda e parte all'interno di un capannone industriale.

Il Battaglione fornì la replica, sullo stesso territorio e con le stesse modalità (questa volta però con una sola compagnia operativa) da gennaio a marzo 1993. La compagnia logistica svolse attività di mantenimento, rifornimento recuperi e gestione dei carbolubrificanti per tutta la Brigata.

Fra le visite di autorità militari ricevute dal Battaglione in questo periodo, si segnala quella del generale Franco Monticone, allora comandante della F.I.R. (Forza di Intervento Rapido).

In giugno e luglio dello stesso anno, in occasione del terzo turno, la compagnia operativa svolse la sua opera a Caltanissetta, mentre il nucleo logistico, schierato all'interno dell'aeroporto di

Marzo 1993. Intervento del Battaglione Logistico «Friuli» a favore del comune di Porto Empedocle per la riparazione di una condotta dell'acqua potabile (foto C. Sirocchi).

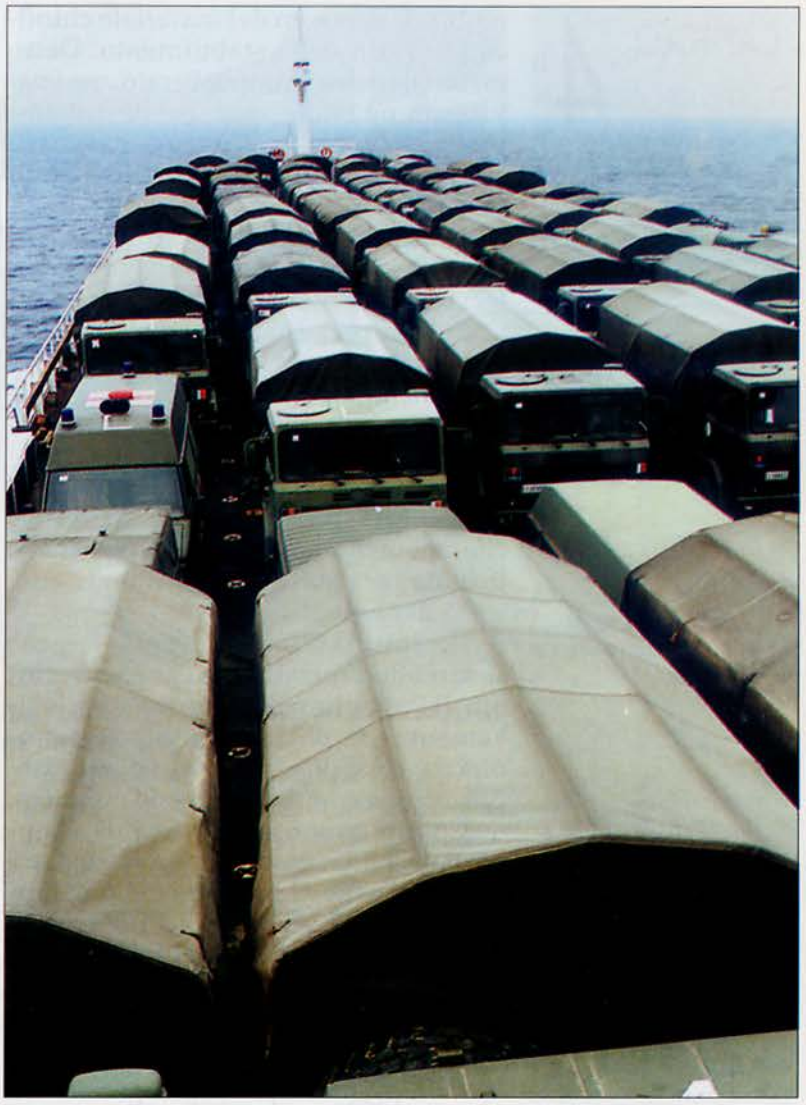
Comiso, forniva supporto a tutta la Brigata, questa volta senza l'incombenza del rifornimento di carbolubrificanti.

L'ultima esperienza in ordine di tempo avvenne nei mesi di febbraio e marzo 1995. In tale circostanza una compagnia, a rinforzo del 6° Reggimento Bersaglieri, svolse attività operativa a Palermo. Un ufficiale ed un autiere (il sottotenente Antonio Cuomo e il soldato Fabio de Santis) si misero in luce per il ritrovamento, nel corso di una perlustrazione nella campagna di Corleone, di alcune armi che erano state usate per un omicidio di mafia.

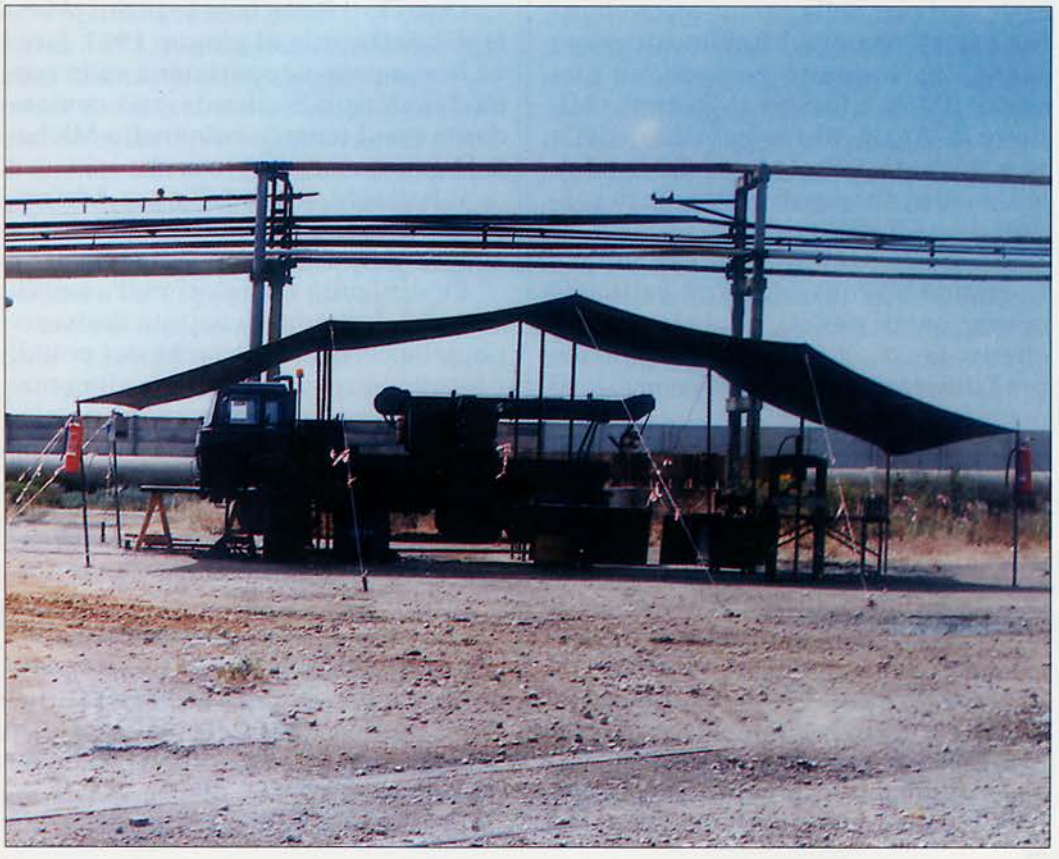
L'impatto del *Battaglione Logistico «Acqui»* (ancora alle prese con gli ultimi residui di «Pellicano») con i «Vespri Siciliani» non fu del tutto positivo. Esso avvenne il 17 ottobre 1992, quando subentrò all'omologo reparto della «Legnano» nell'ormai famigerato stabilimento Enichem di Porto Empedocle, del quale è stato ampiamente detto narrando le vicende di altri reparti.

La sistemazione era estremamente precaria, con un bagno ogni 20-30 persone. L'ufficio del comandante era stato ricavato in una stanza che era già stata laboratorio, ancora ingombra di alambicchi e provette.

L'autorimessa era costituita da un immenso capannone, grande quanto «due campi di calcio», precedentemente



Rientro degli automezzi del Battaglione Logistico «Friuli» sulla nave Maior (foto C. Sirocchi).



Il Battaglione Logistico «Acqui» a Porto Empedocle: tettoia officina (foto «Acqui»).

adibito a deposito del materiale chimico prodotto dallo stabilimento. Detto materiale era stato sgomberato, ma i pavimenti ne erano stati fortemente impregnati: il loro trasudamento provocava l'ossidazione delle lamiere degli stessi automezzi.

Per eliminare i rischi di intossicazione per il personale si dovette far intervenire la squadra disinfezione.

Sul finire di questa prima fase dell'operazione, parte degli ufficiali e dei sottufficiali trovò migliore sistemazione a Kaos (un nome sul quale sarebbe troppo facile ironizzare) nelle stanze di un desalinizzatore; parte, infine, venne sistemata presso l'albergo «Tiziana» che, requisito per gli usi del Comando Brigata, era stato trasformato in una sorta di fortino.

Per tutta la durata di questa fase, che si sarebbe protratta fino al 26 novembre, il Battaglione svolse quasi esclusivamente compiti di istituto, con sporadici concorsi di personale ai reparti impiegati con compiti di ordine pubblico.

Continuarono, con l'«Acqui», i rapporti di civile e cordiale convivenza con la popolazione e le autorità di Porto Empedocle; in occasione del 4 novembre, ad esempio, la rituale cerimonia della deposizione della corona ai Caduti venne effettuata di concerto con il comune e la capitaneria di porto.

La seconda fase, dal 27 aprile al 20 giugno 1993, era in pratica la copia in carta carbone della prima: stessa località e stessi compiti. Meritano di essere segnalati, di questo periodo, un picchetto d'onore fornito al Distretto Militare di Agrigento in occasione della commovente cerimonia di rientro delle cassette contenenti le spoglie dei caduti dell'ARMIR.

Anche in questa fase il Battaglione Logistico «Acqui» effettuò saltuarie operazioni di polizia, quale la scorta – effettuata con elicottero in sorvolo sopra l'itinerario – ad un trasferimento di detenuti.

Un avvenimento molto significativo per Porto Empedocle, durante questo periodo, fu la visita del Papa.

Del tutto differente l'esperienza vissuta nella terza permanenza dell'«Acqui» in Sicilia, dal 16 marzo al 25 maggio 1994. Il periodo inglobò anche la Pasqua, ma nessuno ebbe occasione di fruire di licenza. Qualche breve permesso venne invece concesso per la ricorrenza del 25 aprile.

Decisamente migliore, questa volta, l'alloggiamento e il vettovagliamento, essendo il Battaglione ospitato all'interno della base di Comiso. Il paese, tuttavia, offriva ben poco, sì che, esaurito l'orario di lavoro, al personale non restava che trascinarsi stancamente tra le camerate e il circolo.

Allo scopo di infrangere la monotonia della vita di caserma vennero organizzate gite in pullman, nei fine settimana, finalizzate alla visita alle bellezze archeologiche della Sicilia. Non mancarono neppure alcune puntate al mare, a Marina di Ragusa.

L'attività del Battaglione fu ancora quella precipua d'istituto e, in tale sede, venne sperimentato con successo un diverso modo di fare logistica, spingendo al massimo grado il criterio del servizio a domicilio. Per il mantenimento, apposite squadre si portavano da un reparto all'altro effettuando interventi di riparazione e controlli di affidabilità. Per il rifornimento, settimanalmente un automezzo si recava a Palermo e a Messina a prelevare materiali presso la 11ª ORE e l'11° Reparto Rifornimenti; fatto ciò, esso continuava il giro della Sicilia effettuando il recapito presso tutti i reparti distribuiti lungo l'itinerario.

Il metodo venne altamente apprezzato dalle unità operative, in quanto esso consentiva loro, svincolandole da oneri logistici, di attendere con successo ai loro compiti di ordine pubblico.

Quando il *Battaglione Logistico «Mantova»*, dall'aprile al giugno 1993, faceva la sua prima apparizione sulla scena dei «Vespri Siciliani», suo comandante era il tenente colonnello Michele Damino.

Il Battaglione era a Piazza Armerina, ospitato all'interno di un edificio che in precedenza era stato una cartiera.

Le difficoltà maggiori nell'assolvimento dei compiti di istituto derivarono dalle eccessive distanze dei poli di rifornimento e dei reparti da alimentare: basti pensare che si impiegava un'ora soltanto per raggiungere la più vicina autostrada.

Nella circostanza, oltre alla componente logistica, il «Mantova» fornì anche una compagnia operativa in rinforzo al 114° Rgt. Ftr.

Questo ciclo di attività del Battaglione venne funestato da una tragedia avvenuta proprio la sera precedente il rientro: un incidente stradale nel quale persero la vita tre militari in libera uscita.

La seconda fase (gennaio-febbraio

Alloggiamenti del Btg. L. «Mantova» a Piazza Armerina (foto «Mantova»).

1994) vide il «Mantova» presente a Comiso, con tutti i vantaggi e gli svantaggi evidenziati a riguardo di altri reparti che trovarono alloggiamento all'interno della medesima base NATO. Anche in questa circostanza il Battaglione fornì una compagnia operativa in rinforzo al 63° Rgt. Carri.

Il reparto tornò una terza volta in Sicilia, dal dicembre '94 al gennaio '95; questa volta però con una sola compagnia operativa.

ASCOLTANDO CHI C'ERA

A parlarci in prima persona della propria personale esperienza nell'Operazione «Vespri Siciliani» è il capitano Carlo Sirocchi, effettivo al Battaglione Logistico «Friuli». Egli prese parte alle prime due fasi della missione della sua unità, quelle effettuate in agosto-settembre 1992 e in gennaio-marzo 1993. Nella prima circostanza egli ebbe funzioni prettamente operative; il capitano non era nuovo ad esperienze simili avendo avuto il privilegio di vestire, prima di divenire ufficiale automobilista, la prestigiosa divisa di sottufficiale dell'Arma dei Carabinieri. Egli comandava una delle due compagnie operative fornite dal Battaglione in rinforzo al 6° Reggimento Bersaglieri.

«*Alla mia compagnia* – racconta l'ufficiale – *come all'altra comandata dal collega capitano Giampaolo Maddiona, era stato assegnato il territorio del comune di Caltanissetta. Benché fossimo stati inviati in rinforzo al 6° Reggimento Bersaglieri, nell'ambito di questa unità era stata effettuata una precisa ripartizione del territorio di competenza: a Caltanissetta, infatti, eravamo presenti solo noi del Battaglione Logistico.*

L'accoglienza, da parte della popolazione, fu viva e calorosa fin dal nostro primo approccio. Era in pratica la prima volta che in questi territori, centro geografico dell'isola, la gente veniva a contatto con l'Esercito. Fino ad allora, infatti, le uniformi da essa avvicinate erano state, tutt'al più, quelle di qualche scritturale del distretto militare; mai avevano assistito dal vivo all'esibizione di un reparto in pieno assetto bellico.

Un'accoglienza calorosa, accompagnata da manifestazioni di affetto e di apprezzamento, nonché di disponibilità proveniente da più direzioni: dalle autorità comunali che organizzarono cerimonie ufficiali per darci il benvenuto sulla loro terra; dall'Azienda di Soggiorno che si pose a nostra disposizione, fornendoci personale, cartine della zona e quant'altro avrebbe potuto esserci utile per l'espletamento della nostra missione. Perfino il parroco, in occasione della predica della prima domenica da noi trascorsa a Caltanissetta, raccomandò ai fedeli di rendere il più possibile serena la nostra permanenza, ospitando i nostri soldati nelle loro case. I parrocchiani non si fecero pregare: molti dei nostri soldati vennero invitati a pranzo presso di loro, ricevendo ovunque la migliore delle accoglienze.

Tutto questo avveniva nel corso delle prime settimane dal nostro arrivo; dopo, cessata la novità, il tutto assunse carattere di routine, ma senza che venisse mai meno la gentilezza e la buona disponibilità di tutti.

Per il nostro alloggiamento venne utilizzata una vecchia caserma abbandonata da non meno di trent'anni, nella quale fu necessario effettuare non pochi lavori per renderla abitabile, priva com'era di acqua e

CAPITOLO 4

di energia elettrica. Il problema del vettovagliamento venne risolto con l'uso di cucine da campo; quello dei servizi igienici con docce e bagni campali.

La nostra attività si esplicava nell'effettuazione di tutte quelle operazioni che, di regola, sono di competenza degli organi di polizia. Veniva effettuata vigilanza fissa a punti sensibili, quali il carcere e l'abitazione del giudice Tinebra; nostre pattuglie ispezionavano gli itinerari per garantirne la sicurezza, effettuavano posti di blocco da sole o in coordinamento con carabinieri, svolgevano perlustrazioni in campagna alla ricerca di armi.

Non c'era sosta al nostro lavoro, neppure di notte quando, anzi, esso si intensificava allorché si andava a ispezionare le zone abitualmente meno battute. In qualche occasione vennero sequestrati modesti quantitativi di droga.

I limiti delle nostre attribuzioni, specie nei confronti delle persone, erano tuttavia ben delineati e circoscritti: avevamo infatti facoltà di fermarle e identificarle, segnalando eventuali irregolarità o sospetti ai carabinieri, che procedevano in seguito per quanto di loro competenza.

Tornai in Sicilia in occasione della seconda tornata, nel gennaio del 1993, questa volta con sole funzioni logistiche (la parte relativa alla sicurezza era soltanto quella rivolta alla vigilanza del nostro accantonamento).

La nostra specifica attività d'istituto non era tuttavia meno impegnativa di quella dei reparti d'arma. La nostra officina lavorò a ritmo continuo: tra le iniziative più significative poste in atto va segnalata quella relativa all'esecuzione di alcuni accorgimenti da noi stessi ideati su VM/90 per aumentarne la sicurezza e protezione, quale la realizzazione di alcuni porta-MG girevoli.

Anche lì, a Porto Empedocle, incontrammo estrema disponibilità da parte della gente: per citare un episodio emblematico, basterà ricordare che alcuni commercianti, per venire incontro ad alcune nostre necessità manifestatesi all'improvviso una domenica mattina, non esitarono ad aprirci il loro negozio; si trattava, oltretutto, di una domenica importante, essendo in programma una grossa manifestazione per l'arrivo di un'eminente personalità politica.

Questo atteggiamento di disponibilità era d'altra parte reciproco: più volte infatti il nostro personale e le nostre attrezzature vennero utilizzate per l'esecuzione di lavori urgenti a favore del comune».

Un passo di un'intervista dello stesso capitano Sirocchi veniva riportato a pagina 50 della pubblicazione «Friuli oggi», edito dal Comando della stessa Brigata nel 1995. Alla domanda circa le cautele da adottare in questo clima di buon rapporto con la popolazione (anche la mafia avrebbe potuto avere interesse ad incoraggiarlo), l'ufficiale rispondeva:

«La nostra disponibilità è stata sempre piena e collaborativa, però devo ammettere che una certa prudenza era necessaria. Fraternizzare, d'altronde, non voleva dire trascurare i propri compiti e i propri doveri. Quindi devo dire che abbiamo esaminato sempre con molta cura tutte le offerte di incontri e soprattutto da chi venivano.

I nostri compiti erano molto delicati, nevralgici: la nostra era una consegna tassativa. La nostra presenza tra la gente aveva anche un significato preciso: dovevamo comunque risvegliare le coscienze e non fare semplicemente i piantoni. Credo che ci siamo riusciti».

Allestimento di alcuni porta-MG da montare su VM/90 ad opera della officina del Btg. L. «Friuli» (foto C. Sirocchi).

CAPITOLO 5

L'ORGANIZZAZIONE SCOLASTICO-ADDESTRATIVA

Dopo la conclusione del conflitto, nel quadro generale del riordinamento dell'Esercito ed in relazione all'enorme sviluppo assunto dalla motorizzazione militare nel corso della guerra, fu sentita l'esigenza di creare un organismo addestrativo che, in base al criterio informatore di centralizzazione della preparazione tecnico-professionale dei militari di truppa, potesse provvedere all'addestramento del personale specializzato destinato alla condotta, manutenzione e riparazione degli automezzi.

Pertanto, nel novembre 1945, furono costituite, antesignane delle Scuole della Motorizzazione, la «Scuola Addestramento Autieri» con sede in Roma-Cecchignola e la «Scuola Meccanici Operai di Artiglieria», distaccata a Civitavecchia, ambedue sotto unico Comando (Roma-Cecchignola) ed unica dipendenza (quella dalle Scuole Militari Centrali di Cesano). Il 12 gennaio 1946, venne ufficialmente costituita la Scuola della Motorizzazione con sede in Roma-Cecchignola, formata da un Comando, dalle già menzionate Scuole Autieri e Scuola Meccanici Operai di Artiglieria (sempre distaccata a Civitavecchia), da un Reparto Trasporti e da un'Officina.

Nel corso dell'anno, con lo scioglimento delle Scuole Centrali di Cesano, la Scuola della Motorizzazione passò alle dipendenze dirette dell'Ispettorato Generale della Motorizzazione.

Nel 1947 fu istituita e posta alle dipendenze della Scuola della Motorizzazione la «Scuola Istruttori», che nel 1949 si sarebbe trasformata in «Scuola di Applicazione del Servizio Automobilistico».

Ma proprio il 1949 fu l'anno in cui l'Istituto assunse la denominazione di «Scuole della Motorizzazione» con la nuova articolazione che rimase immutata fino al 31 dicembre 1983, e cioè:

– Comando Scuole della Motorizzazione;

– Scuola di Applicazione del Servizio Automobilistico;

– Scuola Specialisti della Motorizzazione;

– Scuola Meccanici e Conduttori Automezzi.

L'attività addestrativa faceva capo direttamente al Comandante, il quale si avvaleva dell'Ufficio Addestramento di ogni singola Scuola.

La branca amministrativa faceva capo direttamente al Comandante in 2ª che esercitava anche le funzioni di Comandante di Corpo nei confronti dell'Autogruppo d'impiego, del Reparto Comando e dell'officina media. Anche i Comandanti di Scuola avevano funzioni di Comandanti di Corpo per quanto riguardava i dipendenti reparti.

L'Autogruppo di esercizio aveva in carico tutti gli automezzi delle scuole, alle quali forniva tutti i mezzi occorrenti per le necessità addestrative e logistiche; inoltre esso concorreva alle necessità di automezzi per eventuali esigenze territoriali connesse con scioperi dei servizi pubblici, cerimonie, parate, ecc. La sua attività si estrinsecava nell'impiego, nella manutenzione e riparazione di 1° grado di tutti gli automezzi in carico e nell'addestramento di 1° ciclo dei conduttori.

CAPITOLO 5

L'Officina riparazioni provvedeva alle riparazioni (fino al 2° grado) degli automezzi dell'Autogruppo.

La Scuola di Applicazione comprendeva le Sezioni Addestramento, Corsi di Applicazione, Corsi Vari per ufficiali, ed un Autoreparto A.U.C. Aveva come compito essenziale lo svolgimento dei corsi di applicazione per sottotenenti in servizio permanente del Servizio Automobilistico provenienti dall'Accademia Militare.

Provvedeva inoltre allo svolgimento dei corsi formativi, valutativi e di aggiornamento professionale per gli ufficiali delle varie armi addetti agli automezzi e mezzi corazzati e allo svolgimento dei corsi per allievi ufficiali di complemento del S.A.

La Scuola Specializzati della Motorizzazione (comprendeva una Sezione Addestramento, una Direzione Corsi Vari e 2 Autogruppi di allievi) per compito istituzionale addestrava il personale (sottufficiali, militari di truppa di leva e volontari) destinato al Servizio delle Riparazioni Automobilistiche presso le officine dell'Esercito. Ad alcuni corsi partecipavano anche militari dell'Arma dei Carabinieri, della Guardia di Finanza, del Corpo di Pubblica Sicurezza.

Presso le Scuole venivano pertanto formati i sottufficiali capi officina e capi meccanici e venivano effettuati i corsi di specializzazione per volontari allievi specializzati e per i militari di leva delle specializzazioni: aggiustatore, motorista, tornitore, verificatore pompe di iniezione, radiatorista, fabbro fucinatore, falegname, lamierista, montatore, saldatore autogeno, tappezziere, verniciatore, vulcanizzatore.

La Scuola Meccanici e Conduttori di Automezzi comprendeva una Sezione Addestramento, un Autogruppo ACS e ASCO e due Autogruppi allievi; addestrava nelle specializzazioni di «meccanico di automezzi» e «trattorista» i sottufficiali e i militari di truppa di leva e volontari destinati alla manutenzione dei veicoli presso i reparti d'impiego di tutte le armi e servizi. Ad alcuni corsi, presso la Scuola, partecipavano anche militari dell'Arma dei Carabinieri, dell'Aeronautica Militare e della Polizia.

Nonostante le difficoltà, le finalità addestrative furono raggiunte grazie all'abnegazione dei quadri e alla funzionalità dell'organizzazione.

Vale la pena riportare un passo pubblicato da un giornale romano nel 1964,

Allievi all'opera presso il laboratorio motoristi della Scuola Specializzati della Motorizzazione foto Museo Storico).

Una visita «importante» alle Scuole della Motorizzazione: Sua Santità Giovanni Paolo II (foto Museo Storico).

del pubblicista T. Pietravalle, dal titolo «Una giornata alle Scuole della Motorizzazione alla ricerca di una bella storia moderna».

«La Bandiera del Servizio Automobilistico stava tra di noi. Quattro Croci al Valor Militare, due Medaglie d'Argento, una di Bronzo. Da un lato i civili, dall'altro i soldati: quelli che avevano giurato e quelli che stavano per farlo. Il vento veniva contro i nostri visi, pungente ma pieno di sole, sapeva di foglie nuove, di terra tiepida. Era poco tempo fa, il primo di marzo nel piazzale d'onore delle Scuole della Motorizzazione.

Al centro il cappellano celebrava la Messa, l'altare, nel suo piccolissimo quadrato, era il punto di incontro degli sguardi di tutti... Andando via il sacerdote, attraverso la voce chiara del Comandante delle Scuole, si è levato un messaggio del Capo di Stato Maggiore dell'Esercito rivolto agli Allievi Ufficiali di Complemento del 36° Corso, Allievi Sottufficiali di Complemento del 24° Corso, Allievi Comandanti di Squadra del 2° Corso.

In questi casi ci si aspetta sempre un pizzico di retorica, ma questa volta è mancata. La giornata si presentava bene, con tutte le caratteristiche di una interessante novità. Tutto si è svolto nel modo più semplice, più puro.

«Vi animi la consapevole fierezza di adempiere al vostro dovere con dignità e responsabilità di comandanti, nell'ansia di trasfondere nelle unità dell'Esercito il vitale entusiasmo e il generoso slancio prorompente delle vostre giovani energie morali e fisiche. Il grido con il quale vi votate all'Italia sia dunque altissimo al pari dei sentimenti che lo ispirarono».

La risposta «lo giuro!» è stato davvero un grido altissimo. Chi non conosce la bellezza di certa intesa d'ideali non può capire l'effetto del tutto positivo che scaturisce dall'ascolto di tante voci all'unisono che rispondono in nome e per la Patria comune.

Era dunque un giorno di festa, ma non per questo ho trovato una messa in scena speciale; unico particolare insolito era quello creato dai gruppi familiari convenuti anche da lontano per partecipare alla cerimonia. Mi è stato facile interrogare dei soldati senza che ne sapessero la ragione; ho sentito parole lusinghiere, addirittura sorpren-

CAPITOLO 5

denti. Un po' alla volta mi addentravo in un mondo per lo più sconosciuto. Vi era il senso della giustizia e della disciplina che non limita la libertà, ma la rende più efficace e produttiva; soprattutto si sentiva la presenza di un programma, di un'organizzazione ai fini di una formazione tecnico-professionale. Si sentiva la presenza di comandanti e di maestri, ovvero di una nobile forza coordinatrice.

Più tardi avrei visitato le aule, i laboratori, i gabinetti scientifici, avrei visto gli automezzi e i mezzi corazzati che quotidianamente consentono agli allievi, sia ufficiali, sia sottufficiali e truppa, impieghi, studi ed esperienza.

Le Scuole della Motorizzazione hanno preso vita nell'immediato dopoguerra in un processo di trasformazione che mano a mano ha aumentato le strutture organiche secondo le più varie e attuali esigenze addestrative e didattiche.

Èd è un loro merito se sono stati finora immessi nell'Esercito, e quindi nell'industria nazionale, oltre centomila specializzati tra motoristi, tornitori, radiatoristi, trattoristi, ecc. Mi sembra che ce ne sia a sufficienza per prendere seriamente in considerazione questo complesso di Scuole Militari di cui non vi è altra copia.

Sarebbe stato un peccato se delle Scuole della Motorizzazione non avessi visto l'aspetto più intimo e umano. La mensa degli allievi ufficiali è una sala ampia, non priva di quelle sottigliezze razionali che ne rendono confortanti gli ambienti. Senza dubbio non manca nulla perché il luogo rifletta quel buon gusto e quella educazione che tanto sono utili al miglioramento della personalità umana, alla formazione di una coscienza civica.

Nelle cucine ho trovato molte cose allettanti: enormi tegami lucidi contenevano polli con le pietanze. Un cuoco mi è venuto incontro e, porgendomi un piatto e una forchetta mi ha invitato, con un sorriso, all'assaggio.

Ma lo spettacolo più simpatico era quello delle sale della mensa della truppa. Si era preferito mettere i tavoli tutti uniti per la lunghezza delle pareti.

Era entrato il generale Comandante delle Scuole. Un soldato, un ragazzo dal bel viso bruno improvvisamente fattosi rosso, si è levato in piedi, immediatamente seguito da tutti i presenti: «Per il signor generale, ip, ip, ip,. hurrà!» I soldati e i loro familiari volevano che il generale parlasse, hanno voluto che brindasse. Uno schiocco di tappi e subito il primo bicchiere di spu-

Il 22 maggio di ogni anno si svolge una solenne cerimonia presso le Scuole della Motorizzazione per commemorare la Battaglia degli Altipiani (foto Museo Storico).

«Caserme Aperte». È il 4 novembre, e le Scuole della Motorizzazione vengono aperte al pubblico (foto Museo Storico).

mante è colmo. «Ragazzi, dice il generale, il discorso l'ho fatto prima. Brindo alla Bandiera, alla Patria, alle vostre famiglie, al vostro avvenire!».

Tutti i presenti erano felici. Ho visto su quei visi entusiasmo, salute, ordine, fierezza.

Mi chiedevo quanti giovani hanno la fortuna di contare tra le loro immagini e i loro pensieri un giorno simile, quanti giovani hanno la fortuna di essere a fianco degli anziani in un patto di onestà e di operosità e dire: anch'io onoro la Patria, anche io sono degno di rispetto e fiducia.

Ed ecco che senza troppe complicazioni, senza andare troppo lontano, possiamo dire che a Roma abbiamo una fucina dove ogni giorno, senza tema di smentita, si rinnova una bella storia moderna per i giovani di buona volontà».

Lo SME, con circolare del 2 novembre 1976, emanava nuovi organici che conferivano alle Scuole personale e strutture più adeguate alle esigenze d'istituto, conferendo loro la seguente configurazione:

– Comandante (maggior generale del S.A.);

– Comandante in 2ª (colonnello del S.A.);

– Comando (su 4 uffici: Addestramento, Segreteria, Servizi, Amministrazione);

– Organi di supporto (Autogruppo di Manovra, Reparto Comando, Officina Media);

– Scuola di Applicazione del Servizio Automobilistico;

– Scuola Specialisti della Motorizzazione;

– Scuola Meccanici della Motorizzazione.

Il totale della forza organica delle Scuole fu portato a 1553 unità, tra ufficiali (184), sottufficiali (412), truppa (902) e personale civile (55). Le singole Scuole rimanevano alle dipendenze di un colonnello S.A. con funzioni di comandante di corpo nei confronti del personale d'inquadramento e dei frequentatori dei corsi.

Nel 1977, ad ognuna delle 3 Scuole venne concessa la Bandiera d'Istituto e, successivamente, lo stemma araldico con i seguenti motti:

Le Scuole sono state coinvolte in pieno nell'organizzazione dei campionati mondiali di calcio «Italia '90». Qui, il piazzale della «E. Filiberto» gremito di automezzi.

Cerimonia di passaggio di consegne tra comandanti della Scuola Trasporti e Materiali (foto Museo Storico).

– Per la Scuola di Applicazione: «Pro scientia - Pro virtute»;

– per la Scuola Specializzati: «Dovere e tecnica»;

– per la Scuola Meccanici: «Fede - tecnica - tenacia».

Nel 1980, il Servizio Automobilistico assunse la denominazione di Corpo Automobilistico, dal cui Capo le suddette Scuole dipendevano.

Nel 1984, a seguito della ristrutturazione dei Servizi Trasporti e Materiali, le Scuole subirono una nuova trasformazione e vennero definiti tre distinti istituti scolastici:

– la Scuola Trasporti e Materiali per la preparazione dei Quadri del Corpo Automobilistico e l'addestramento pluribranca del personale operante nei Servizi Trasporti e Materiali;

– la Scuola della Motorizzazione, per l'addestramento specialistico nel settore dei mezzi ruotati e cingolati;

– il Centro Specialisti Armamento Esercito, per l'addestramento tecnico sulle armi, artiglierie, munizioni ed esplosivi.

Nel 1992 tali istituti confluirono in un unico ente, la Scuola Trasporti e Materiali, con l'aggiunta dei moduli addestrativi dei tecnici elettronici per i missili controcarro e degli elettrogenisti, provenienti dalla disciolta Scuola Tecnici Elettronici dell'Esercito. Le risultanti responsabilità addestrative della nuova Scuola risultano, quindi, distinte nei seguenti settori didattici:

– materie universitarie, nel cui ambito gli Ufficiali del Corpo in servizio permanente effettivo, provenienti dall'Accademia Militare di Modena, seguono i corsi di studi in ingegneria dei materiali e scienze dell'informazione, fino al conseguimento della laurea;

– armi ed artiglierie, per l'addestramento degli addetti al mantenimento delle armi individuali e di reparto, delle artiglierie terrestri, contraerei, a traino meccanico e semoventi, nonché dei congegni di puntamento ottico-meccanici;

– motorizzazione e genio, per le istruzioni pratiche sul mantenimento dei veicoli ruotati e cingolati nonché sulle macchine movimento terra ed i gruppi elettrogeni;

– elettronica e sistemi d'arma, per l'abilitazione all'esecuzione di interventi manutentivi e di controlli tecnici sui missili filoguidati e sui sistemi d'arma ad elevata componente elettronica;

– trasporti, per il conferimento delle abilitazioni alla condotta di mezzi ruotati, cingolati e speciali, e lo studio e la sperimentazione della normativa relativa ai trasporti per via ordinaria, aerei e marittimi;

– artificieri ed antisabotaggio, per i corsi di specializzazione sulle munizioni ed esplosivi e di qualificazione sulle procedure antisabotaggio.

L'assetto organizzativo, conformato a caratteristiche di interdisciplinarità tecnica e gestionale, è tale da porre la Scuola Trasporti e Materiali come istituto di logistica industriale ad ampio raggio.

Essa, infine, oltre che centro culturale per i contatti che promuove e mantiene con gli ambienti industriali ed universitari, costituisce laboratorio di prove logistiche ed operative, sui nuovi mezzi e materiali, per verificare la validità e l'efficienza delle procedure d'impiego e di mantenimento, e sulle nuove procedure nel settore dei trasporti.

Il Capo del Corpo Automobilistico, tenente generale Gaetano Messina, pronuncia il suo discorso in occasione dell'ultimo cambio al Comando della Scuola Trasporti e Materiali (foto Museo Storico).

CAPITOLO 6

IL MUSEO STORICO

La costituzione del Museo Storico della Motorizzazione Militare risale al 1955 quando, per iniziativa del Capo del Servizio Automobilistico in carica, tenente generale Alfio Marziani, fu riconosciuta la necessità di iniziare la raccolta del materiale tecnico-storico della Motorizzazione già impiegato dai vari Enti e Reparti dell'Esercito.

La proposta di costituzione del Museo aveva trovato favorevole l'Ispettore Generale della Motorizzazione del momento, generale di C.A. Umberto Gerleri che, condividendo l'opportunità che il nuovo organismo sorgesse al più presto, ne promosse la determinazione costitutiva da parte dell'Ufficio del Segretario Generale dell'Esercito.

L'atto relativo è del 27 ottobre 1956 e porta il n. 112639/1.

Il Decreto istitutivo della Presidenza della Repubblica che prevede anche l'elezione del Museo ad Ente Morale, è invece del 4 febbraio 1957, con registrazione presso la Corte dei Conti in data 12 aprile dello stesso anno, n. 105 di registro, foglio n. 26.

Con il medesimo decreto è fissata in Roma la sede del Museo e viene approvato il relativo statuto.

Tra i musei delle varie Armi e Servizi, quello della Motorizzazione Militare reca la data di costituzione più recente. Ciò è dovuto a varie situazioni oggettive, fra cui la principale è quella che dal 1902, anno in cui il primo automezzo viene introdotto nell'Esercito, fino al 1935, l'inquadramento dei reparti automobilistici venne devoluto a ufficiali provenienti da tutte le Armi e Corpi dell'Esercito, non stabilmente assegnati.

Questo stato di cose non favorì certo il sorgere e il consolidarsi di quello spirito di corpo necessario per suscitare entusiasmo e interesse a coltivare il culto delle memorie.

Con il generale Marziani furono promotori appassionati dell'attività organizzativa e di prima raccolta dei materiali per il costituendo Museo i generali del Servizio Automobilistico Giovanni Nigri, comandante delle Scuole della Motorizzazione, e Giuseppe Papi, presidente dell'A.N.A.I., il generale Filippo Brignone, capo del Servizio Tecnico della Motorizzazione e il generale C.A. Attilio Tomaselli, predecessore, quale Ispettore Generale della Motorizzazione, del generale C.A. Umberto Gerleri.

Dalla data di costituzione, in tempi estremamente brevi grazie alla propulsiva ed esperta opera delle autorità preposte, fra le quali si distinse particolarmente il generale Papi, primo direttore del Museo, l'organismo si arricchì sempre più di cimeli, documenti, ricordi che testimoniano le vicende in pace e in guerra del Corpo Automobilistico e le esperienze realizzate dal Servizio Tecnico della Motorizzazione. Tutto ciò, in aderenza al più importante compito istituzionale del Museo, chiaramente espresso nel suo statuto organico, che prevede la raccolta e la custodia di ogni materiale che ricordi imprese automobilistiche militari.

La prima sede del Museo fu reperita in una costruzione facente parte, in Roma-Cecchignola, del grande complesso delle Scuole della Motorizzazione, all'interno della Caserma «Ros-

setti». Ben presto però i locali si rivelarono insufficienti a contenere i cimeli che mano a mano venivano raccolti e fu necessario ricorrere all'uso di alcuni padiglioni adiacenti.

Successivamente il complesso venne ristrutturato collegando i padiglioni con un'apposita costruzione che fu adibita in parte ad ingresso, mentre nello spazio restante vennero sistemati un Sacrario e i cimeli di maggior interesse.

Il nuovo complesso fu inaugurato il 24 luglio del 1959 nella ricorrenza di San Cristoforo, protettore degli automobilisti.

Nel 1974 vennero creati nuovi spazi mediante la costruzione di una tettoia metallica. Successivamente questa tettoia venne ulteriormente ampliata per consentirvi la custodia dei veicoli corazzati, dei mezzi blindati e dei trattori patrimonio del Museo. L'area totale del complesso venne così a superare i 5000 mq.

Anche questo spazio divenne ben presto limitato, rispetto alla quantità di cimeli e documenti che sempre più venivano ad arricchire il Museo e che a tutt'oggi continuano ad affluire.

Nel 1991, per iniziativa del Capo del Corpo Automobilistico, generale Gaetano Messina, il Museo venne trasferito presso la caserma «Arpaia» dove è ospitato tuttora.

IL MUSEO STORICO

Fra gli scopi del Museo va ricordato quello di valorizzare le tradizioni della motorizzazione militare, in modo che i visitatori si trovino di fronte a documenti ispirati ad elevati valori e alla più profonda dedizione alla Patria.

Rientra inoltre fra i compiti istituzionali del Museo quello di favorire e promuovere studi storici relativi alla motorizzazione militare.

Lo statuto del Museo prevede la sua dipendenza dal Ministero della Difesa tramite il Capo del Corpo Automobilistico, il quale è anche Presidente onorario dell'Ente. La Direzione del Museo è affidata ad un Colonnello del Corpo Automobilistico.

Col tempo, la fama del Museo ha valicato un confine dietro l'altro: conosciuto all'inizio soltanto nell'ambito del Corpo stesso, si è fatto via via conoscere all'interno della Forza Armata, quindi all'esterno della stessa, per raggiungere infine fama internazionale, divenendo meta di visitatori sempre piu numerosi.

Oggi, oltre al pubblico costituito da singoli cultori ed appassionati, il Museo viene visitato dai frequentatori dei corsi che si svolgono presso la Scuola

Interno del vecchio Museo (foto Museo Storico).

Trasporti e Materiali e le altre Scuole della Cecchignola. Assiduo è anche l'afflusso di scuole medie cittadine in visite guidate, nonché di delegazioni straniere a cui il Museo viene segnalato dai rispettivi addetti militari accreditati in Roma.

Un ricco catalogo illustra tutto il patrimonio tecnico-storico del Museo riportando, con minuziosa descrizione, gli elementi caratteristici e di interesse del materiale custodito.

Con l'avvento dell'informatica, tutto il materiale è stato inoltre classificato, catalogato e tenuto costantemente aggiornato nei suoi elenchi.

Tutto il materiale viene costantemente seguito e curato dal personale

Particolari delle stanze del Museo, con le nuovissime vetrine (foto Museo Storico).

addetto al Museo con diligente azione di mantenimento che vale ad evitare possibili degradazioni, specie negli esemplari di automezzi più vetusti e di particolare pregio.

Il Museo Storico della Motorizzazione è dunque una bella realtà con una sua storia; una realtà che oggi può essere definita il fiore all'occhiello dell'intera organizzazione dei Servizi Trasporti e Materiali. Esso è centro propulsore di feconde attività culturali, ma anche archivio di gloriose tradizioni; archivio sempre vivo e palpitante e non solo freddo mausoleo di memorie. Dagli automezzi e dagli oggetti ivi conservati è possibile, specie ora che con la presente opera è dato di conoscere gli episodi che li videro protagonisti, far rivivere – con un piccolo e magico tocco di fantasia – quelle stesse vicende e insieme gli stessi personaggi e gli stessi scenari in cui esse si svolsero.

Biblioteca (foto Museo Storico).

Guida al Museo

Dopo questo rapido viaggio nel tempo con il quale abbiamo percorso le vicende che portarono alla nascita e alla realizzazione dell'attuale Museo Storico, ritorneremo al presente, e percorreremo i padiglioni e le tettoie che oggi lo costituiscono con una, purtroppo rapida, elencazione e descrizione di ciò che è possibile incontrare nel corso della visita. Per quanto concerne gli automezzi, ci limiteremo a fornirne il nominativo o la sigla rinviando, per dettagli più approfonditi, alle informazioni fornite in appendice ai tre volumi di questa stessa opera.

I capannoni si alternano a tettoie metalliche e a più o meno ampi spazi verdi che ben si armonizzano con l'intero complesso, e che vengono essi stessi impiegati come aree di esposizione.

In sintesi, annotiamo ciò che il visitatore incontra presso i capannoni della Direzione ed i cinque padiglioni che le fanno ala, recanti rispettivamente i nr. 1310, 1311, 1314, 1321, 1324.

L'edificio 1314 è intitolato alla M.O. tenente colonnello Arturo Mercanti, caduto sul fronte somalo il 5 luglio 1936 (vds. vol. I, cap. sesto di questa stessa opera).

In esso si trova la direzione del Museo con i relativi uffici. Vi sono inoltre dislocati materiali appartenenti alle Armi di Artiglieria, Genio e Trasmissioni, la cui presenza è motivata dalle funzioni oggi svolte dal Corpo Automobilistico che li gestisce direttamente quale asse portante del Servizio Trasporti e Materiali.

Nello stesso padiglione troviamo anche:

– una biblioteca-archivio con schedari contenenti i dati tecnici di tutti i mezzi a motore in distribuzione all'Esercito dalle origini ai giorni nostri, materiale fotografico relativo a campagne

di guerra, ad attività specifiche del Corpo, a manifestazioni e ricorrenze;

–un'attrezzata sala polifunzionale per la promozione di attività culturali quali mostre tematiche, conferenze, seminari, in collaborazione con altri musei ed analoghi enti civili;

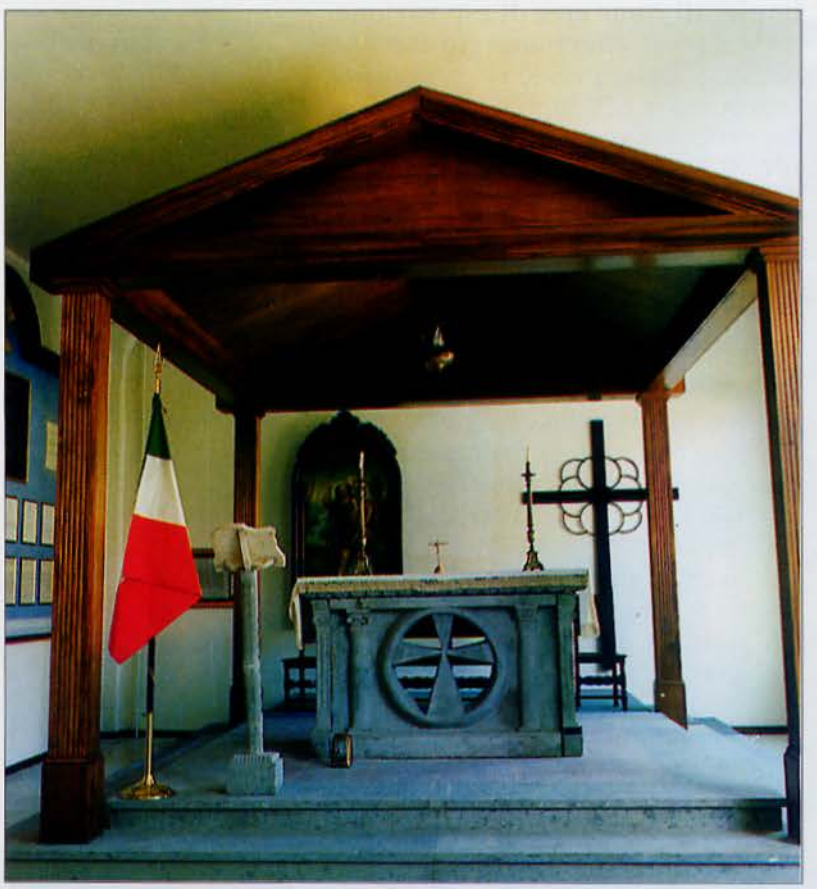
– una Cappella Sacrario;

– una grande carta murale riportante la manovra attuata dal generale Cadorna in occasione della Battaglia degli Altipaini del maggio 1916, che comportò il primo massiccio impiego del trasporto automobilistico e che è alle origini della Festa del Corpo.

Fra gli automezzi e mezzi blindocorazzati, sono esposti: un'Autoblinda SPA AB 41/43, una Moto Frera 500 e un Carro Bagaglio, entrambi del 1916, un Fiat 18 BLR, un Obice Semovente SPA Ansaldo M14/41; all'esterno del padiglione è esposta un'Autoblinda Chevrolet T17 del 1943.

L'edificio n. 1310 è dedicato all'altra medaglia d'oro del Corpo Automobilistico della Guerra Italo-Etiopica, il tenente Agostino Ciarpaglini (vds. vol. e cap. citati).

Nel padiglione troviamo esposti: la riproduzione fedele di un Carro da Trasporto del Cougnot del 1769 e del Carro a Vapore De Dion e Buton del 1899, una Fiat Tipo 4 del 1910, un Mototriciclo Bernardi del 1896, una Fiat 3 e 1/2 HP del 1899, un'Alfa Romeo 1750 Gran Sport del 1929, una Lancia Lambda del 1930, una Fiat 500/A del 1936, un Fiat 15 Ter del 1911, un Fiat 18 BL del 1914, un Fiat 18 P del 1915.



Museo della Motorizzazione: altare con, sullo sfondo, il quadro di San Cristoforo proveniente dalla Somalia (foto Museo Storico).

L'edificio 1311 è intitolato alla M.O. della Seconda Guerra Mondiale Angelo Gotti (vds. vol. II, cap. Ottavo).

In esso troviamo: un trattore F 20/B del 1915, un Trattore Pavesi 4/100 del 1925, un Autocarro Lancia 3 RO del 1938, un Autocarro SPA 38/R anch'esso del 1938, una trattrice Morris del 1941, un Semicingolato Kettenkrad del 1941 e un Autocarro SPA Dovunque del 1936.

È esposta inoltre una stufa catalitica costruita in Germania e data in dotazione agli autoreparti destinati al fronte russo con la quale, disponendola sotto la coppa del motore, veniva facilitato l'avviamento degli automezzi.

In vetrine a giorno sono esposti, contrassegnati da appositi cartellini, pezzi di ricambio e parti meccaniche per diversi autocarri impiegati nel corso della Seconda Guerra Mondiale.

L'edificio 1321 ricorda il nome e la figura della M.O. della Seconda Guerra Mondiale Enrico Giachino (vds. vol. e cap. citati). È dedicato in particolare ai velivoli in dotazione all'Esercito.

Oltre ad un Autocarro Ceirano 50 CM del 1933, si trovano infatti esposti un Aeroplano Leggero Piper L 21/B del 1958, un Aeroplano Leggero Piper L 18/C del 1957, un Elicottero Agusta Bell 47/G2 del 1962, un Elicottero Agusta Bell 47 J/3B del 1963.

L'edificio 1324 richiama alla memoria la M.O. Clemente Enghilian (vds. vol. II, cap. Quinto).

All'interno di questo padiglione troviamo: un Sistema d'Arma «Lance» completo di tutti i suoi componenti, un cannone senza rinculo M40, un Mototriciclo da Montagna «Guzzi 33».

Nella tettoia n. 1 sono conservati: un Carro Valentine Bridge Layer del 1942, un Carro SPA Ansaldo M 15 del 1942, un Carro Ansaldo P 40 del 1939, un Carro SPA M 14/41 del 1941, un Carro M/32 del 1943, un Carro M/4 Sherman del 1941, un Lanciamissili «Honest John» del 1959.

Nella Tettoia n. 2 troviamo un Carro M/47 «Patton» del 1947 e un Cannone da 90/53 del 1941.

CAPITOLO 7

A.N.A.I.

Al termine delle operazioni della Grande Guerra, nel 1918, i reduci si resero conto di quanto il conflitto e la vittoria fossero costati cari: era stato pagato un elevato prezzo di vite umane, la produzione agricola era in crisi, quella industriale doveva essere trasformata, complessi problemi sociali rendevano la situazione sempre più grave.

Intima soddisfazione e comprensibile fierezza albergava, però, nell'animo degli ex combattenti per aver contribuito alla vittoria italiana. Ciascuno di essi aveva coscienza della lotta sostenuta con dedizione e spirito di sacrificio per la propria Patria, per l'Arma o il Corpo di appartenenza.

Problema comune a tutti i reduci era quello del reinserimento nelle attività di pace. Spesso nei loro paesi, nelle loro città, l'ambiente di prima della guerra era completamente cambiato; un'ombra di disagio era calata sulle stesse famiglie; un senso generale di stanchezza e di scontento serpeggiava tra la popolazione. Da ciò, l'idea degli ex combattenti non solo di rinsaldare i vincoli di amicizia contratti in guerra con i propri compagni di reparto, ma di estenderli a tutti coloro che, pur non conoscendosi direttamente, avevano in comune una parte del loro passato, trascorso al servizio di un ideale profondamente sentito. Spinto da queste premesse e dal desiderio di far rivivere, in rinnovata fraternità di intenti, il calore che univa i commilitoni alle armi, un gruppo di reduci automobilisti, fra i più fiduciosi ed entusiasti, promosse l'iniziativa di costituire, a somiglianza di quanto si stava facendo da parte di ex combattenti delle altre Armi e Corpi dell'Esercito, un'associazione di militari automobilisti in congedo.

Il Comitato promotore dell'iniziativa si costituì a Milano nel 1921; le pri-

Cartolina commemorativa degli autieri (dono di G. Assirelli).

CAPITOLO 7

me riunioni informali furono tenute in un piccolo ristorante di piazza Beccaria; ben presto le adesioni aumentarono e infine il sodalizio, con il nome di «Associazione Nazionale Automobilisti in Congedo», venne fondato con tutti i crismi della regolarità il 10 gennaio 1922.

In aderenza a quanto prescritto dallo Statuto, compilato dal capitano di complemento Antonio Cataldo e dagli avvocati Luigi Davide Grassi e Arrigo Muggiani, l'Associazione elesse il Presidente nella persona del senatore Giovanni Agnelli, presidente della Fiat.

La sede del nuovo sodalizio venne fissata a Milano, via Santa Maria della Valle.

I primi associati, che nell'anno della fondazione raggiunsero il numero di 273, diedero vita al periodico «L'Automobilista» che, richiamandosi agli ideali del Corpo, propagandava il sodalizio, rivolgendosi soprattutto agli uomini che in tre anni e mezzo di lotte sulle Alpi e nel fango del Veneto avevano cooperato alla sconfitta di un esercito solido, forte e ben armato.

In pochi anni, analoghi gruppi si costituirono a Bergamo, Monza, Genova, Parma, Venezia, Torino, Padova, Verona, Biella, Modena, Vicenza, Forlì, Pontedera, Pisa, Reggio Emilia, Treviso, Como, Lecco, Roma, Pesaro, Aosta.

Labaro dell'Associazione Nazionale Autieri d'Italia (foto ANAI).

Nel 1923, dopo solo un anno di vita, l'Associazione poteva contare su 1740 affiliati e nel 1927 il numero dei soci era già 2634. Si trattava di uomini di ogni ceto, di tutte le età, di diversa opinione politica, che si riconoscevano fratelli per amor di Patria e spirito di corpo. Fra loro ricordavano i sacrifici sopportati a bordo dei loro automezzi sugli altipiani e su ogni fronte; c'erano i capi e i gregari, felici di essere insieme, quasi stupiti, i più, di non essersi conosciuti prima, essi che si erano battuti per la stessa causa sugli stessi monti e attraverso gli stessi fiumi; testimoni sicuri di aver determinato l'avvenire della loro Patria.

Fin dal suo costituirsi l'Associazione non fu però soltanto occasione di incontri fraterni. Essa si inserì nella vita nazionale, avanzando valide proposte inerenti alla circolazione stradale quale quella tendente all'abolizione dei passaggi a livello incustoditi, ai servizi pubblici automobilistici e allo svolgimento di attività addestrative nel settore. Venne inoltre promossa una campagna per la costituzione di un'«Arma Automobilistica».

Nel 1927 l'Associazione si affiancò al Reale Automobil Club d'Italia (R.A.C.I.), con lo scopo preciso e di contribuire direttamente allo svolgimento di corsi premilitari di automobilismo. Si dedicarono con grande successo all'iniziativa il colonnello Angelo Pugnani e l'ingegner Arturo Mercanti, i quali costituirono gruppi provinciali di automobilisti in congedo, avvalendosi delle sezioni R.A.C.I. esistenti su tutto il territorio nazionale.

Inoltre, tutti i gruppi costituiti intervennero, in quegli anni, con le proprie insegne, a manifestazioni patriottiche organizzate da analoghe associazioni combattenti; i gruppi stessi organizzarono visite a stabilimenti automobilistici, promossero e coordinarono raduni e manifestazioni varie, ottenendo successi sempre lusinghieri per concorso di soci e simpatizzanti. In particolare, va ricordato l'incontro di Milano del 20 marzo del 1927, nel quale A.N.A.C., Milizia e R.A.C.I. raggiungono un accordo sulle reciproche funzioni e inaugurano il primo dei «Corsi Premilitari Automobilistici» con la partecipazione di 600 allievi distri-

buiti in 6 scuole della città. Merita altresì menzione il raduno svoltosi a Trieste il 24 maggio del 1933 per l'inaugurazione, in piazza Unità d'Italia, dei pili della Vittoria, pregiata opera dello scultore triestino Attilio Selva e dono del R.A.C.I. alla città redenta; sulla base del monumento sono fuse nel bronzo alcune figure di automobilisti combattenti.

Sempre sotto l'egida del R.A.C.I., nell'ottobre del 1937, fu realizzato a Milano un raduno memorabile degli autieri in congedo. La partecipazione fu imponente. Il 3° Centro Automobilistico intervenne con la maggior parte dei propri automezzi e degli autieri in armi; in rombante pellegrinaggio erano giunte 697 autovetture, numero incredibile per quei tempi, con autieri in congedo provenienti da tutta Italia.

Alla manifestazione di chiusura, svoltasi il 31 ottobre davanti al palazzo dello sport, presenziarono il Duca di Bergamo, Adalberto di Savoia, il conte Buonacasa, i generali Pugnani e Manera, i dirigenti più qualificati del R.A.C.I.

L'immenso successo della manifestazione fu naturale incentivo per un fervore organizzativo che portò alla realizzazione di nuove manifestazioni. Così nel 1938 venne commemorata la Battaglia degli Altipiani con un raduno che riunì al Brennero 1200 automobilisti con 510 autovetture, mentre il 19 giugno dello stesso anno un'altra manifestazione venne svolta a Treviso allo scopo di perpetuare il ricordo della gloriosa Battaglia del Solstizio.

Sempre del 1938, merita di essere ricordata la consegna del Labaro offerto dagli autieri in congedo al Corpo Automobilistico a Roma, con discorso tenuto dal generale Pugnani.

Il colonnello Genesio Ninchi, comandante del 3° Centro Automobilistico, fu l'impareggiabile vivificatore di ogni manifestazione indetta in questi anni dall'Associazione.

Attorno a lui ruotava l'organizzazione appassionata dei raduni; egli infondeva calore e prestigio ad ogni commemorazione con la partecipazione sollecita e generosa degli autieri del 3° Centro.

Sotto la data del 2 settembre 1940,auspice il R.A.C.I., l'Associazione venne trasformata in un sodalizio che fu denominato «Autoraggruppamento Emanuele Filiberto Duca d'Aosta», con sede a Milano in via Gozzadini.

Scomparve la figura del presidente e, in sua vece, fu nominato un «comandante»: alla prestigiosa carica fu eletto il generale Angelo Pugnani, ufficiale noto per capacità e generosità, sempre acclamato dai «suoi» autieri che si rivolgevano a lui come al «papà» dell'automobilismo militare.

Vi erano, nell'Autoraggruppamento, organizzato con maggiore disponibilità di mezzi economici e sotto la direzione di un uomo valido sotto ogni profilo, le premesse per il conseguimento di sempre maggiori successi del sodalizio.

Furono istituiti ed ebbero vita «Autogruppi» dell'Autoraggruppamento presso le sedi del R.A.C.I. di tutti i capoluoghi di provincia e presso le sezioni R.A.C.I. di Acireale, Bassano, Biella, Domodossola, Ivrea, Merano, Montecatini, Rimini, San Remo, Spoleto.

Altre sedi di autogruppi, ferventi di attività, seppure lontani dalla madre patria, furono quelle di Addis Abeba , Asmara, Gimma, Gondar, Harrar, Mogadiscio in Africa Orientale; quelle di Bengasi e Tripoli in Libia; quella di Rodi, nell'Egeo.

L'entusiasmo dei volontari, che avevano costituito l'Associazione per il raggiungimento delle più alte finalità patriottiche, fu sempre crescente, i raduni periodici furono sempre più affollati: molti radunisti vi partecipavano portando al seguito i propri familiari, sopportando lietamente fatiche e disagi, spinti soltanto dal desiderio di manifestare l'orgoglio di appartenere alla grande famiglia degli autieri.

Con lo scoppio della seconda guerra mondiale, l'Associazione dedicò tutta se stessa all'assistenza degli autieri in armi. Per quanto fu possibile, gli anziani, che avevano conosciuto i rischi e i sacrifici di altre guerre, si prodigarono per far sentire anche concretamente ai più giovani autieri che combattevano su tutti i fronti la loro fraterna e sollecita solidarietà.

Alla fine della guerra l'Autoraggruppamento aveva cessato ogni attività; anche la sua bella sede di via Gozzadini, con il Sacrario e le ampie sale di riunione, era stata distrutta dai bombardamenti.

Intanto, le conseguenze del conflitto facevano sentire il loro peso su tutta la nazione. Come tutti i dopoguerra, anche questo ebbe le sue miserie e le sue frustrazioni, ma il popolo italiano voleva uscire dall'incubo in cui era vissuto e ricominciare a vivere. La gente cercava nuove prospettive, nuovi in-

CAPITOLO 7

teressi di vita, il Paese tentava di reagire unendosi compatto per la ricostruzione.

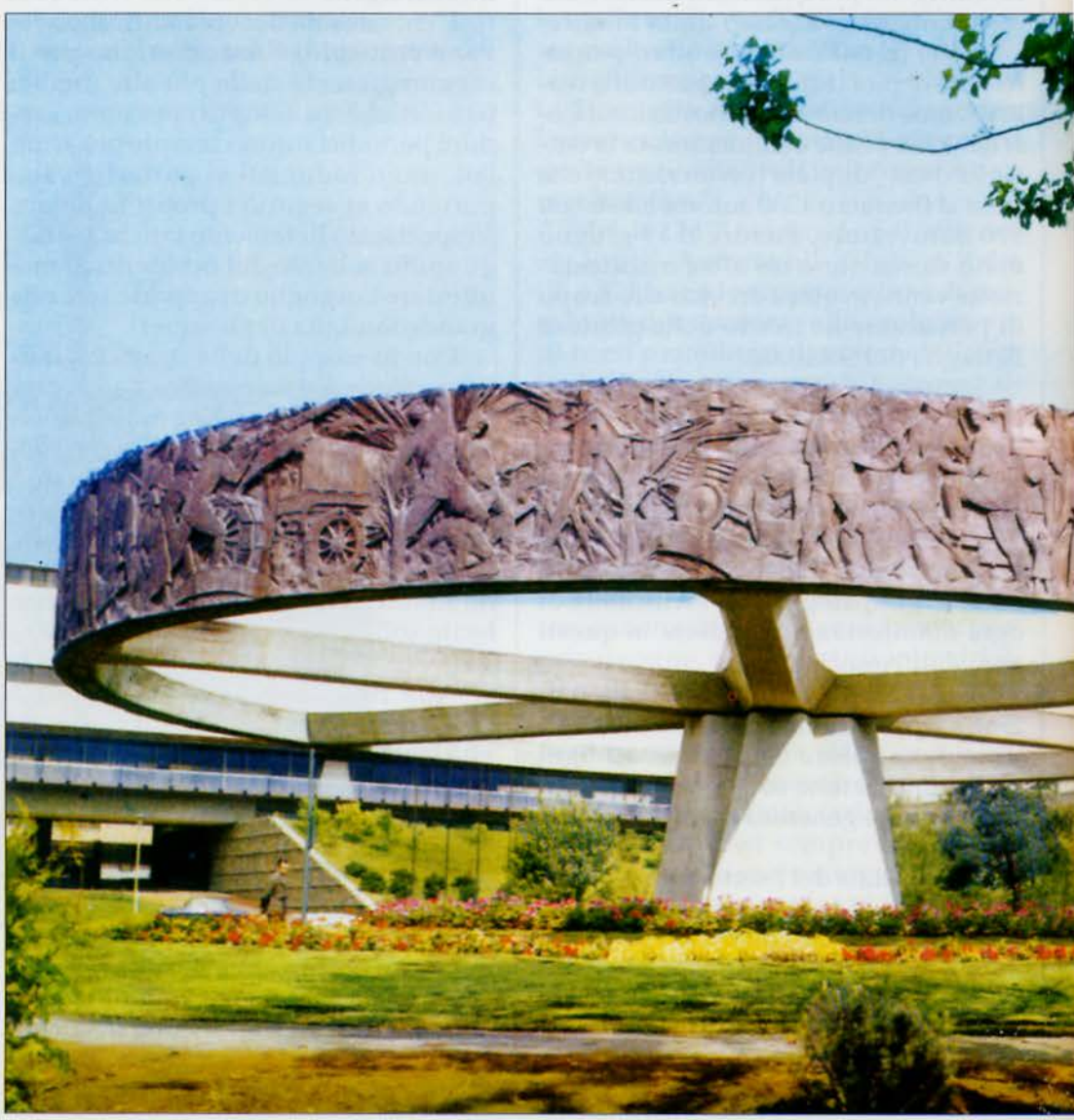
Le iniziative si moltiplicavano, ciascuno cercava i contatti più opportuni, consapevole che occorreva far rivivere le tradizioni più nobili per superare, in nome degli ideali più validi, le depressioni e lo sbandamento del dopoguerra.

Nell'intento di ritrovare i valori per i quali avevano consapevolmente combattuto, gli autieri congedati, già nel 1946, sentirono il bisogno di ricostituirsi in associazione, per poter ritrovare un'immagine di se stessi autentica e viva, grazie al rifiuto di ogni retorica consolatrice ed in virtù della serietà del loro impegno e della loro passione.

Il conte Gaetano Besana, coadiuvato dal suo instancabile segretario Alfredo Madaschi, raccolse le istanze del primo gruppo di autieri di Milano riunendoli, in mancanza di una sede, nella propria abitazione. Nello stesso periodo in altre città (Bologna, Torino, Busto Arsizio, Legnano, Vicenza, Treviso), venivano assunte analoghe iniziative. Superando ostacoli burocratici e finanziari, si riallacciarono mano a mano rapporti tra gli autieri delle varie città, si misero insieme idee ed iniziative, delle quali la più importante fu l'avvio della pubblicazione del periodico mensile «L'Autiere», su autorizzazione del Tribunale di Roma del 12 febbraio 1954, del cui successo è testimonianza il fatto che ancor oggi esso è il brillante giornale ufficiale dell'Associazione.

Alcuni fedeli, nell'anno 1946, si riunirono creando in maniera informale il primo consiglio composto da un Presidente, due Vice Presidenti, due segretari e cinque consiglieri.

Il sodalizio andò assumendo sempre maggior consistenza finché, con atto pubblico del 23 maggio 1948, con rogito del notaio Attilio Moneta Caglio di Milano, venne ricostituita ufficialmente l'«Associazione Nazionale Autieri in Congedo». Presidente fu nominato il generale Ninchi e Vice Presidente il conte Besana.



Tra i numerosi monumenti all'autiere sparsi lungo la Penisola, il più noto è quello eretto presso il Centro Traumatologico di Torino (foto ANAI).

Già il giorno prima, in occasione della Festa del Corpo, l'Associazione aveva partecipato alla celebrazione della ricorrenza presso la caserma «Mercanti» in Milano. La cerimonia era stata resa particolarmente solenne dalla presenza della vedova della Medaglia d'Oro tenente automobilista Agostino Ciarpaglini. La vedova, nell'occasione, fece da madrina alla benedizione della Bandiera della Sezione di Milano.

Fra le prime iniziative della nuova associazione, sono da ricordare l'erezione di un monumento all'autiere nella caserma «Montello» di Milano, sede del 3° Centro Automobilistico e, soprattutto, il primo raduno svolto ad Asiago per suggellare, in modo solenne, nello scenario suggestivo degli Altipiani, la ricostituzione del sodalizio.

Era il giorno 23 settembre 1950: in una lunga, interminabile colonna di automezzi, i radunisti provenienti da Bassano del Grappa, dove si erano recati per un doveroso sentito omaggio al maresciallo Giardino, percorsero i ripidi tornanti dell'Altopiano di Asiago dove giunsero a sera inoltrata. Il mattino successivo, in una splendida giornata di sole, davanti all'imponente Sacrario, si svolse la commossa cerimonia commemorativa. L'avvocato Bobba di San Remo con parole adatte esaltò il sacrificio dei caduti per la Patria, interpretando i sentimenti di tutti i presenti. Questo raduno ancora oggi è scolpito nella mente di coloro che vi parteciparono, come un momento suggestivo di vita, un momento in cui i loro ideali, ancora intatti, assurgevano a sintesi storica degli avvenimenti che li avevano visti testimoni fattivi.

Nello stesso anno, gli autieri parteciparono a Redipuglia alla grande adunata di tutti i combattenti d'Italia: fu una giornata memorabile nella quale vennero rievocati glorie ed olocausti.

Nel successivo novembre si svolse a Melegnano, presso Milano, una manifestazione automobilistica, al vincitore della quale venne consegnata la coppa Bruno e Adolfo Vigorelli, martiri non dimenticati. Alla cerimonia aveva dato solennità maggiore la presenza della madre dei due eroi.

Nello stesso mese, il generale Genesio Ninchi chiese di essere dispensato dalla carica di presidente dell'Associazione. Le dimissioni vennero accolte con vivo rammarico e i soci, a dimostrazione della stima e dell'affetto nei suoi confronti, lo nominarono all'unanimità Autiere Onorario dell'Associazione.

Nel giugno del 1951 fu effettuato un raduno nazionale degli autieri in congedo al Santuario di San Cristoforo di Montemaggiore, vicino a Bologna. La proverbiale e generosa ospitalità bolognese lasciò nei radunisti un ricordo particolarmente gradito della manifestazione. Nell'occasione venne svolta una gara di regolarità da Bologna a Montemaggiore e fu organizzata una visita alla tomba di Guglielmo Marconi in Montecchio.

Tuttavia, a quel tempo, il sodalizio raccoglieva soltanto autieri dell'Italia Settentrionale. Infatti in Toscana, nel Lazio e in tutta l'Italia centro-meridionale, gli autieri ex combattenti, dopo il conflitto, fecero capo agli Automobil Club locali, raccogliendosi attorno ai loro vecchi comandanti in congedo e manifestando incessantemente il loro desiderio di associarsi. Molto si prodigarono per il conseguimento del nobile fine l'ingegnere Ugo Bernieri e il dottor Paolo Angeloni, finché nel 1949, in

CAPITOLO 7

Roma, nei locali di piazza Sallustio 29, messi a disposizione dallo stesso ingegner Bernieri, si costituì la nuova Associazione.

In questa sede venne elaborato lo statuto e si tennero periodiche riunioni che portarono il 12 maggio 1951 alla fondazione della "Associazione Autieri d'Italia", con atto pubblico nr. 8245 del notaio Mario Pulcini di Roma.

S'impose ben presto, com'era facile prevedere, l'esigenza dell'unificazione delle associazioni di Roma e Milano in un unico sodalizio che raccogliesse gli autieri dell'intero territorio nazionale.

Il gruppo di Bologna, presieduto dal commendator Francesco Majani, si adoperò molto per la fusione. Nel 1951 infatti, fu indetto a Bologna un incontro che creò le premesse per un'Assemblea Nazionale tenuta, sempre in tale città, il 7 febbraio 1952. In quella occasione i rappresentanti dei sodalizi di tutte le città auspicarono, con deliberazione unanime, l'unificazione delle due associazioni e, nello stesso anno, fu costituito il nuovo organismo con la denominazione di «Associazione Nazionale Autieri d'Italia», con sede a Roma, prima in piazza Sallustio e subito dopo in via Damiata, 1.

Ne fu nominato Presidente il generale Giuseppe Papi, fulgida figura di comandante e combattente, al quale sono legate molte tra le più gloriose pagine della Storia del Corpo.

Quali suoi collaboratori nel Consiglio Direttivo furono nominati autieri di tutti i gradi, ex combattenti che si erano particolarmente impegnati per la fondazione dell'Associazione unificata.

Il 23 novembre 1952, in una giornata diventata significativa nella storia del sodalizio, nei nuovi locali di Roma avveniva la consegna della Bandiera dell'A.N.A.I. da parte della sezione di Milano a quella di Roma.

Alla cerimonia intervennero il tenente generale Marziani, l'on. Piasenti, i presidenti delle associazioni nazionali d'Arma, il gen. Nasi, i pionieri dell'automobilismo militare ialiano: gen. Jacod (capo del Servizio Automobilistico dall'ottobre al novembre del 1954), gen. Cenciarini, ing. Bellussi, dott. De Cristina, ing. Lualdi, dott. Pulcini, dott. Angeloni, ing. Bernieri, tutti fra i più solerti ed entusiasti sostenitori della nuova associazione.

La Bandiera fu consegnata dal dott. Frigeri di Milano, con parole commosse, al presidente dell'Associazione gen. Papi. Questi, consapevole della solennità del momento, dopo aver baciato il Vessillo, celebrò l'avvenimento con parole semplici ma vibrate, ribadendo l'elevato valore morale degli scopi istituzionali dell'Associazione e rinnovando, a nome di tutti, la promessa di trasmettere alle nuove generazioni il senso del dovere, lo spirito di sacrificio e la completa dedizione alla Patria.

Seguirono le parole del gen. Marziani, che ricordò gli eroismi compiuti dagli autieri fin dalla nascita del Corpo; dell'on. Piasenti e, infine, del decano dei presidenti delle associazioni nazionali, gen. C.A. De Pigner il quale, con parole commosse, esaltò la memoria dello scomparso gen. Pugnani, uno dei principali artefici dell'affermarsi dell'automobilismo militare in Italia.

La breve cerimonia segnò uno dei momenti fondamentali della vita dell'Associazione Nazionale Autieri d'Italia, che vide consolidati prestigio e valore morale.

Il fervore organizzativo di quelli che possiamo chiamare con cognizione di causa i soci fondatori portò l'Associazione ad un rapido sviluppo: iniziò a crescere costantemente il numero degli iscritti e delle sezioni e furono promossi numerosi raduni per commemorare gli autieri caduti per la Patria e per esaltare i valori spirituali e morali che sempre avevano contrassegnato l'azione degli autieri.

Il sodalizio acquistò personalità giuridica con Decreto del Presidente della Repubblica nr. 1363, datato 20 dicembre 1954, registrato dalla Corte dei Conti il 10 febbraio 1955 e pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale nr. 40 del 18 febbraio dello stesso anno.

Lo stesso Decreto approvava lo statuto organico dell'Associazione. In esso erano stati fissati i fini istituzionali del sodalizio che erano, e sono, quelli della realizzazione di una sempre maggiore coesione spirituale fra gli autieri in congedo ed in servizio, nel culto della Patria e delle tradizioni militari automobilistiche.

Lo statuto prevedeva i seguenti organi:

- Assemblea Nazionale dei soci;
- Consiglio Direttivo Nazionale;
- Comitato di Presidenza;
- Collegio Nazionale dei Probiviri;
- Collegio Nazionale dei Revisori dei Conti;
- Sezioni.

Esso stabiliva, fra l'altro, che l'Assemblea Nazionale dovesse riunirsi nor-

malmente ogni tre anni per eleggere il Consiglio Direttivo, composto da quindici membri fra i quali tre vice presidenti, il segretario nazionale e il tesoriere.

Particolare merito del sodalizio, al di là dei raduni e delle manifestazioni (tra i quali spiccano, in questo periodo, i raduni nazionali organizzati nel 1954 a Firenze, nel 1956 ad Asiago, in occasione del 40° anniversario della Battaglia degli Altipiani, nel 1959 a Rimini), fu quello di aver promosso l'iniziativa per la realizzazione in Torino del Monumento all'Autiere portato a termine nel maggio del 1965. Con esso gli autieri hanno voluto celebrare le tradizioni, le caratteristiche e le glorie del Corpo, affidandole ad un'opera artisticamente valida che potesse essere di esempio e di insegnamento anche per il futuro.

Intanto il costante e appassionato interessamento di tutti i dirigenti dell'A.N.A.I., sia a livello centrale che periferico, favoriva un'intensa opera di proselitismo, cosicché il numero degli iscritti andava aumentando anno per anno. La vita associativa diveniva più intensa e l'organizzazione del sodalizio si rinnovava in aderenza al mutare dei tempi.

I dibattiti su ogni problema di interesse collettivo degli autieri si susseguivano approfonditi e producenti. Alle manifestazioni e ai raduni che si organizzavano era richiesta ed accordata, con il fattivo sostegno del Capo del Servizio Automobilistico, la presenza di autieri in armi che, nell'occasione, prendevano coscienza dell'attività del sodalizio imparando ad apprezzarne i fini istituzionali. Ne derivava, per i soldati, uno stimolo alla loro iscrizione all'A.N.A.I. una volta congedati.

Nel 1966, con un raduno imponente per numero di partecipanti e solennità, venne commemorato ad Asiago il 50° anniversario della Battaglia degli Altipiani.

Nel 1967 le sezioni A.N.A.I. raggiunsero il ragguardevole numero di 87 con 13.000 soci circa.

Nel 1969, mentre l'Associazione era in continua espansione, si spegneva, dopo lunga malattia, il presidente nazionale, gen. Giuseppe Papi. Scompariva con lui una delle figure più rappresentative della storia del sodalizio.

Monumento all'Autiere, di Udine (foto V. Capodarca).

Al suo posto, fu eletto presidente il generale Manlio Timeus, ufficiale del Corpo che si era particolarmente distinto sul fronte orientale durante il secondo conflitto mondiale e che aveva comandato le Scuole della Motorizzazione negli anni 1963-64.

Nel periodo della sua presidenza venne sempre più intensificata la propaganda associativa ed il numero dei soci e delle sezioni fu in continua ascesa; nel 1975: 130 sezioni e 22.500 soci.

Frattanto, nel dibattito delle idee si faceva strada prepotentemente l'esigenza di una rielaborazione dello sta-

CAPITOLO 7

tuto: tutte le sezioni collaborarono alla sua compilazione con proposte ponderate e valide; la sua approvazione, nella stesura definitiva, fu sanzionata con Decreto Presidenziale del 15 marzo 1971, registrato alla Corte dei Conti il 6 maggio dello stesso anno (atti di governo, registro n. 241, foglio n. 210).

Il nuovo statuto, oggi in corso di aggiornamento, si compone di 26 articoli che, mantenendo sempre alla base criteri di custodia e di esaltazione delle tradizioni militari degli autieri in fraterna unità di intenti, stabiliscono più moderne direttive per il raggiungimento degli scopi istituzionali.

I soci dell'Associazione sono divisi in onorari, benemeriti, sostenitori, ordinari, collettivi.

I soci benemeriti e quelli onorari sono nominati dal Consiglio Direttivo Nazionale.

È istituita la categoria nazionale degli Amici degli Autieri, alla quale possono essere ammessi, su delibera del consiglio di sezione, elementi simpatizzanti che abbiano i requisiti richiesti per i soci ordinari.

È prevista dallo statuto la figura del Delegato Regionale. Questi, eletto dai Presidenti delle Sezioni di ciascuna regione, fa parte di diritto del Consiglio Nazionale. In tal modo il nuovo Consiglio Direttivo è composto da 11 consiglieri di nomina assembleare e di tanti delegati regionali per quante sono le regioni rappresentate.

Il nuovo statuto riafferma l'apoliticità dell'Associazione e la durata triennale delle cariche elettive.

Anche in questo periodo, l'attività dell'Associazione si è estrinsecata in manifestazioni e raduni atti ad esaltare i più alti valori morali e spirituali.

L'occasione del primo incontro fra gli associati d'Italia dopo l'entrata in vigore del nuovo statuto fu data dal raduno nazionale di Montecatini nel 1971.

Nel 1973, in occasione di una imponente manifestazione svoltasi a Trieste, sotto l'alto patronato del Presidente della Repubblica e alla presenza del Ministro della Difesa, con la partecipazione dell'intero equipaggio di un cacciatorpediniere della Marina Militare Italiana, venne organizzato un pellegrinaggio memorabile al Sacrario di Redipuglia.

Il 23 settembre 1976 il Presidente Nazionale, gen. Manlio Timeus, nonostante le affettuose, insistenti, numerose richieste di recedere dalla decisione, rassegnò le dimissioni per motivi di carattere personale.

Il Consiglio Direttivo in segno di profonda stima e gratitudine per la pro-

Sfilata in occasione del raduno del 17 aprile 1994 ad Abano Terme (foto ANAI).

ficua opera svolta, lo nominò «socio onorario», conferendogli anche una Medaglia d'Oro di benemerenza.

Suo successore nella carica di Presidente fu nominato il colonnello Giuseppe Murer, che proseguì sulla strada tracciata, per il raggiungimento da parte dell'Associazione di sempre maggiori fortune.

Dal 24 novembre 1990 a tutt'oggi, la carica è ricoperta dal Tenente Generale Giuseppe Casa, attivo promotore di ogni iniziativa tesa a cementare lo spirito di Corpo degli Autieri, sulla scia dei suoi illustri predecessori.

A tutti i raduni che annualmente venivano organizzati parteciparono sempre, insieme a varie autorità politiche e militari, il Capo del Servizio Automobilistico, la Bandiera di Guerra e reparti in armi di autieri, conferendo alle manifestazioni solennità e prestigio.

Il raduno svoltosi a Rimini nei giorni 8 e 9 settembre 1979 fu particolarmente imponente e riuscito. Vi parteciparono tutte le 138 sezioni A.N.A.I. esistenti con 6500 radunisti. La sfilata conclusiva della manifestazione fu numerosa e solenne: ebbe luogo sul lungomare della città tra l'entusiasmo e gli applausi di un folto pubblico di cittadini e si prolungò per circa due ore.

In tre scaglioni sfilarono con i radunisti la Bandiera di Guerra del Corpo e quelle dei battaglioni logistici della Brigata «Friuli» e del V Autogruppo «Pusteria», il gonfalone della città di Rimini, il medagliere A.N.A.I. e centoventi Bandiere delle Sezioni, insieme a nove di associazioni d'Arma e combattentistiche, automezzi d'epoca ed ancora bandiere tricolori e striscioni nero-azzurri.

Non minore entusiasmo suscitarono, per citare alcune date, il XIII Raduno svoltosi a Viareggio l'1 e 2 maggio 1982, il XIV a Salsomaggiore il 18 e19 maggio 1985, il XV di Chianciano Terme dell'8 e 9 ottobre 1988.

Una splendida giornata di sole ravvivò il raduno del 2 e 3 maggio 1992 a Cervia-Milano Marittima, con sfilata di automezzi militari d'epoca lungo le vie cittadine, che coinvolse e catturò l'entusiasmo dell'intera popolazione della cittadina romagnola.

Non altrettanto fortunato dal punto di vista meteorologico, anzi perseguitato da una pioggia ininterrotta per i tre giorni della sua durata, fu il raduno tenutosi il 15-16-17 aprile 1994 ad Abano Terme; il che non impedì ugualmente la partecipazione massiccia di ogni sezione d'Italia. Nella sfilata di automezzi si inserì un particolare toccante, che suscitò la commozione dei presenti: a bor-

Cartolina relativa ad un raduno recente dell'A.N.A.I. (foto ANAI).

do dell'autocarro d'epoca Fiat 18 BL, sfilò un autiere anch'esso «d'epoca»: il tolentinate Luigi Adelmo Lodovici, 99 anni (vds vol. I cap. quarto), il più vecchio autiere ancora sulla breccia, il quale nel corso della Prima Guerra Mondiale si era trovato a guidare lo stesso tipo di automezzo, effettuando con esso la ritirata di Caporetto e i trasporti sul Grappa che avrebbero contribuito alla vittoria italiana; un sodalizio uomo/mezzo che veniva ricomposto a quasi ottanta anni di distanza dal suo scioglimento.

A queste manifestazioni di carattere nazionale si debbono peraltro aggiungere le altre, numerosissime, organizzate ogni anno dalle sezioni: raduni regionali, inaugurazioni di monumenti e lapidi, visite fra le varie sezioni, pellegrinaggi in luoghi sacri alla memoria dei caduti, manifestazioni promosse in occasione di particolari circostanze per mantenere vivo lo spirito di corpo e cementare l'unità tra i soci.

In occasione di grandi calamità nazionali, il sodalizio è stato sempre presente nelle opere di soccorso per alleviare le sofferenze dei soci coinvolti, tramite la generosità dei suoi componenti. Così, in occasione dei terremoti delle Marche, del Friuli e dell'Irpinia, alle famiglie degli autieri colpiti furono portati, dagli iscritti, aiuti concreti e cospicui.

Non è mancata la fattiva presenza di esponenti dell'Associazione a tavole rotonde, convegni, conferenze, fra cui la più importante è quella annuale di Stresa, per portare il proprio contributo alla soluzione di problemi gravitanti intorno al mondo dell'automobile e della motorizzazione.

Grande interesse è stato dato negli anni dal periodico «L'Autiere», organo dell'Associazione Nazionale Autieri d'Italia, che riporta puntualmente i resoconti delle manifestazioni e dell'attività multiforme delle varie sezioni.

Il sodalizio continua, ai nostri giorni, ad operare con passione, appoggiando e perseguendo con fermezza ed in completa unità spirituale quelle iniziative patriottiche ritenute valide per il raggiungimento degli ideali indicati nello statuto, nel rispetto democratico delle opinioni di ciascuno, lungo quella strada dell'onore e della tradizione

Raduno nazionale A.N.A.I. ad Abano Terme, il 17 aprile 1994. Il più anziano autiere presente, il 99enne Cavaliere di Vittorio Veneto Luigi Adelmo Lodovici, sfila compiaciuto a bordo di un Fiat 18/BL, lo stesso automezzo da lui condotto nel corso della Prima Guerra Mondiale (foto V. Capodarca).

tracciata dagli autieri che fecero olocausto della propria vita in piena e convinta dedizione alla Patria.

L'Inno agli Autieri

Qui di seguito riportiamo il testo dell'Inno all'Autiere, affinché lo possano conoscere quanti hanno avuto il privilegio di fregiarsi delle mostrine nerazzurre. Come riferisce l'attuale Presidente dell'A.N.A.I., Generale G. Casa, in «Storia degli Autieri», edito a Roma nel 1992, esso era stato cantato da tante classi di autieri, ma i nomi del compositore e dell'autore delle parole erano rimasti sempre ignoti. Successivamente erano apparse altre due versioni di due diversi inni, ma dopo la Seconda Guerra Mondiale si tornò a cantare «Corri, vola, va lontano», del quale continuavano a restare ignoti gli autori, tanto che sul disco dell'inno è scritto «autore ignoto».

Nel corso di una riunione della Sezione di Trieste un socio, ex ufficiale di complemento, rivelò, tra la sorpresa generale, che l'inno era stato composto da suo padre, il violinista Cesare Barison, e ne mostrò i testi probatori originali. Da essi risultava che l'autore delle parole era Attilio Schiavoni e che l'inno era stato dedicato, dai suoi autori, al generale Angelo Pugnani.

Inno all'Autiere

Corri, vola, va lontano,
taccia o infurii la battaglia
dallo Stelvio alla Sernaglia
dall'Isonzo all'Altopiano
corri, vola, va lontano!
Il tuo cuore è nel motore
per la gloria tricolore
corri, vola, corri va!

Sia che il ciel cupo imperversi
sia che il sole t'arroventi
non han tregua i tuoi cimenti
notte oscura e giorni tersi
sia che il ciel cupo imperversi.
Il tuo cuore è nel motore
per la gloria tricolore
corri, vola, corri va!

Mentre fiocca la mitraglia
per le strade polverose
senza sosta e senza pose
vai con abile schermaglia
mentre fiocca la mitraglia!
Il tuo cuore è nel motore
per la gloria tricolore
corri, vola, corri va!

Quella invece che, con rammarico, qui non può essere riportata è una «Preghiera dell'autiere». Non si può perché non esiste. Sono stati effettuati diversi tentativi e avanzate diverse proposte; nella realtà, a tutt'oggi non esiste una preghiera «ufficiale». Eppure forse a nessun combattente, come l'autiere, può essere confacente una frase, un'invocazione che metta l'uomo in contatto con l'Eterno. Sono i momenti di maggior solitudine e di totale raccoglimento con se stessi quelli che offrono all'uomo l'occasione di stabilire questo contatto. E non v'è dubbio che di questi momenti, in ogni epoca e latitudine, sia stata ricca la vita dei soldati al volante. Forse se questa preghiera, semplice e immediata, fosse esistita, essa avrebbe reso meno angosciosa la strada dell'autiere nel corso delle guerre, sulle pietraie degli altipiani, sui ghiacci delle steppe, sulle sabbie dei deserti africani.

Può fornire, la pubblicazione di questo volume, lo spunto perché in qualcuno sgorghino le parole adatte? È, questa nostra, essa stessa una preghiera.

CAPITOLO 8

IL SANTO PATRONO

Con Breve Apostolico del 4 novembre 1954, S.S. Pio XII proclamò San Cristoforo quale celeste patrono del Servizio Automobilistico. Ma perché sarebbe stato scelto proprio San Cristoforo? La risposta può essere dedotta dalla figura del Santo quale ci è stata tramandata dalla leggenda e dalla tradizione cristiana: un gigante buono che in virtù della sua forza fisica e spirituale supera ogni ostacolo per trasportare, là dove è necessario, sano e salvo, chi a lui si affida.

Evidente la simbologia: la potenza fisica del Santo sta a simboleggiare quella degli automezzi dei quali l'autiere si serve per compiere il proprio lavoro; il sacrificio e lo sforzo sostenuti dal gigante per trasportare oltre il fiume il Bambino Gesù stanno a significare lo stesso spirito di sacrificio e la volontà tenace che deve contraddistinguere l'autiere per portare a compimento il suo incarico, per raggiungere la destinazione fissata, per servire coloro che affidano alle sue capacità e resistenza la loro sopravvivenza.

Le testimonianze recenti del culto degli autieri per il Santo sono rappresentate dalla chiesetta di Montemaggiore a lui dedicata: presso essa, quasi ogni anno, si recano, devoti, soldati di reparti automobilistici di stanza in Emilia. Altra testimonianza è la piccola chiesa eretta in suo onore in Somalia nel 1936 dagli autieri italiani che, lontani dalla Patria, nel chiuso del famoso «Ottavo chilometro» (vedi vol. I, cap. VI), vollero così esprimere la loro fede in San Cristoforo.

La sorte di questa chiesa, e del quadro di San Cristoforo, ci viene rivelata da un dattiloscritto incorniciato, patrimonio del Museo Storico, dal titolo «Immagine di San Cristoforo - Note di storia, leggenda e fantasia» nei ricordi del capitano Michele Ricci, che riportiamo integralmente:

«L'immagine, ora esposta sull'altare della cappella del Museo, proviene dalla chiesa di San Cristoforo edificata al Campo Bottego in Mogadiscio, ove rimase esposta per circa venti anni.

Tale immagine, venerata dai militari italiani ed in particolare dagli autieri di ogni grado che, in numero piuttosto elevato, prestavano servizio presso gli enti ed i reparti dislocati in quel campo, secondo voci locali (maestranze italiane già in quei luoghi durante la campagna di Abissinia ed in servizio successivamente presso il Corpo di Sicurezza fino agli anni '50) veniva attribuita ad un autiere autodidatta in servizio presso uno dei reparti dislocati presso il campo Bottego negli anni 1935-1936 che successivamente, rientrato in Italia, sempre secondo le stesse voci, si sarebbe affermato come artista a livello nazionale.

Nel 1956, con lo scioglimento del Corpo di Sicurezza e con il conseguente rimpatrio di tutto il personale dell'Esercito italiano, fu decisa la sconsacrazione della chiesa del Campo Bottego il cui edificio era destinato ad altro uso.

In quell'epoca, unico ufficiale del Corpo Automobilistico presente in Somalia era il capitano Michele Ricci che, al termine della cerimonia di sconsacrazione propose al Vicario della So-

Chiesa dedicata a San Cristoforo a Montemaggiore (foto V. Capodarca).

malia – arcivescovo Filippini – di inviare l'immagine di San Cristoforo in Italia per custodirla degnamente presso il Museo Storico della Motorizzazione Militare, in quanto l'ufficiale era convinto che tale provvedimento avrebbe assunto un valore morale e spirituale perché avrebbe consentito agli autieri di ogni grado – già in Somalia – di rivedere l'immagine sacra alla quale sicuramente erano state rimesse ansie e timori ed indirizzate preghiere, soprattutto nelle fasi più cruente della Campagna Italo-etiopica e della 2ª Guerra Mondiale.

La richiesta non fu subito accolta, fu tuttavia egualmente esaudita e l'immagine, indirizzata al gen. Papi, fu trasportata in Italia dalla società di Navigazione Lloyd Triestino che per l'alto significato dell'avvenimento esonerò l'ufficiale dal pagamento di qualsiasi onere.

Infine, anche se non storicamente provato, merita ugualmente di essere ricordato un episodio di eccezionale rilevanza.

Correvano voci fra le maestranze in servizio presso il Corpo di Sicurezza, in parte già autieri all'epoca della campagna d'Abissinia e della 2ª Guerra Mondiale, che la cornice dell'immagine quale ora si presenta fu realizzata con un tronco d'albero di essenza nobile miracolosamente finito dopo giorni di mare grosso sulla spiaggia di Campo Bottego. La miracolosità dell'evento consiste soprattutto nel fatto che, ove non ci fosse stato il reperimento di quel tronco, la chiesa avrebbe dovuto essere inaugurata con un'immagine sacra collocata sull'altare priva di cornice, in quanto non era stato possibile reperire localmente del legno di buona qualità. In ogni caso, indipendentemente dalla certezza del fatto è significativo il fatto che questo ricordo ha sempre sostenuto ed acuito i sentimenti degli autieri che presenziavano alle periodiche funzioni celebrate nella chiesa di San Cristoforo nel Campo Bottego di Mogadiscio».

Le più antiche testimonianze del culto del Santo si possono far risalire ad una iscrizione del 452, scoperta ad Haidar-Pacha, in Nicomedia (Asia Minore), nella quale è citata una basilica a lui dedicata in Bitinia. Una seconda testimonianza la si rinviene in uno scritto di San Gregorio Magno, che fa cenno ad un monastero in onore di questo martire, in Sicilia.

Si tratta in effetti di uno dei santi di cui maggiormente era sentito il culto nel Medio Evo quando, sia in Oriente che in Occidente, vennero in suo nome costruiti monasteri e chiese. Pellegrinaggi venivano effettuati particolarmente in Dalmazia, in Austria e in Spagna.

Poiché la viabilità dello stesso periodo presentava non pochi tratti di difficile transitabilità, sorsero numerose istituzioni e congregazioni che si proponevano di aiutare, in suo nome, i pellegrini a superare le maggiori asperità della strada e le difficoltà naturali di vario genere.

Questo profondo culto alimentò la nascita e la diffusione di varie leggende, diverse tra loro a seconda del luoro di provenienza delle stesse.

CAPITOLO 8

Le prime leggende riferiscono di San Cristoforo come di un guerriero vigoroso, con una testa simile a quella di un cane che, prima della conversione al cristianesimo, si chiamava Reprobo ed apparteneva ad una tribù antropofaga.

Entrato nell'esercito imperiale, il futuro martire abbracciò la nuova religione e gli venne imposto il nome di Cristoforo.

La sua fede in Cristo lo portò ad esercitare assidua opera di proselitismo tra i suoi commilitoni. Denunciato per questo, venne condotto davanti ai giudici che gli fecero infliggere svariate torture.

Secondo il «Martirologio Geronimiano», Cristoforo avrebbe subito il martirio nel 250, durante la persecuzione di Decio.

Narra la leggenda che due donne, Niceta e Aquilina, incaricate di corromperlo mentre era in carcere, furono invece da lui convertite e che il re Dagno, sovrano della Licia, accecato durante il supplizio da una freccia scagliata maldestramente e che avrebbe dovuto invece colpire il martire, guarì allorché i suoi occhi furono bagnati col sangue di Cristoforo ucciso per decapitazione. Il miracolo, che il Santo aveva predetto, portò alla conversione dello stesso re il quale, pentito delle persecuzioni da lui ordinate, emanò un editto a favore dei Cristiani.

Jacopo da Varagine, autore nel tredicesimo secolo della «Leggenda Aurea», diffuse in occidente una diversa agiografia del Santo.

Secondo questo testo, Cristoforo era un gigante che voleva servire il signore più potente. Egli si pose allora al servizio di un re ma un giorno, casualmente, egli seppe che lo stesso sovrano doveva render conto del suo operato all'imperatore.

Lasciato il primo, egli rimase per qualche tempo al servizio del secondo, finché un giorno vide il volto del suo signore rabbuiato da una forte inquietudine. Chiestane la ragione, quegli rivelò che all'origine della sua angoscia c'era la paura del Demonio.

«Esiste allora qualcuno più potente dell'imperatore!» dedusse Cristoforo che, lasciatolo, si pose al servizio di Satana.

Trascorse altro tempo quando un giorno, passando davanti ad una strana immagine raffigurante un uomo morto in croce, egli si avvide che il suo nuovo padrone si ritraeva tremante di paura.

Lasciato anche quest'ultimo, Cristoforo si pose alla ricerca di Gesù, senza riuscire ad incontrarlo, finché un giorno, rivoltosi ad un eremita, questi lo consigliò:

«Mettiti sulla sponda del fiume ed aiuta i viandanti ad attraversarlo. Vedrai che sarà Cristo stesso, prima o poi, a farsi vivo.» Così Cristoforo fece.

In una notte tempestosa fu svegliato da un fanciullo che voleva passare il guado. Cristoforo lo prese sulle spalle ed entrò nell'acqua. Man mano che avanzava, il bambino diveniva sempre più pesante, mentre la traversata si faceva sempre più difficile e gravosa.

Il gigante buono cominciò a farsi prendere dallo sconforto, man mano che l'acqua saliva su su, verso il petto, poi verso la gola, con il carico che, inspiegabilmente, si faceva sempre più pesante, fino a che egli si rivolse al bambino esprimendogli la sua meraviglia e il suo timore di non farcela:

«Sai che pesi come un mondo?»

«Non aver paura, e procedi sicuro; tu porti colui che ha creato il mondo!» fu la risposta del bambino, che altri non era che lo stesso Gesù.

Quasi quelle parole gli avessero conferito nuove energie, Cristoforo giunse a riva e qui depose il suo immane fardello. Gli occhi della mente gli si aprirono all'improvviso ed egli, avendo compreso chi fosse il suo passeggero, gli si gettò in ginocchio davanti, in adorazione.

Cristoforo si era aiutato, nella traversata, con un bastone e questo, ultimato il traghetto, acquistò una miracolosa fioritura. Dopo questo episodio, l'uomo si dedicò alla predicazione del cristianesimo in terra di Licia dove, poco tempo dopo, subì il martirio.

Recenti ipotesi affermano che la leggenda narrata da Jacopo nascesse dalla semplice interpretazione del nome del martire, Cristoforo, la cui etimologia greca significa, appunto, «portatore di Cristo»; altri invece sostengono che il motivo leggendario sia stato tratto dalla iconografia già esistente ai tempi di Jacopo, rappresentante Cristoforo con Gesù sulle spalle.

Iconografia

Le raffigurazioni di San Cristoforo variano sensibilmente a seconda delle epoche e dei luoghi di rappresentazione. Egli appare a volte barbuto, a volte

imberbe, a volte con la testa di cane, ma le sue proporzioni sono sempre quelle di un gigante: vestito da guerriero nelle raffigurazioni orientali, con il Cristo sulle spalle nelle rappresentazioni occidentali.

Nell'iconografia più antica l'atteggiamento del santo è solenne, ieratico. A partire dal quattordicesimo secolo la sua rappresentazione è più realistica, tendente ad evidenziare la fatica del traghettatore.

L'immagine più antica del Santo, in Occidente, si trova a Roma, nella chiesa di Santa Maria Antiqua, in un affresco del decimo secolo.

Di poco posteriori sono alcuni dipinti che si trovano nella chiesa di San Vincenzo a Galliano, in provincia di Como.

Del dodicesimo secolo sono invece una miniatura conservata nel Museo di Stoccarda che ci dà la versione, molto rara in Occidente, del Santo rappresentato con la testa di cane ed un affresco della cattedrale di Bonn che rappresenta Cristoforo mentre regge sulle spalle Gesù.

L'immagine gigantesca del Santo è rappresentata anche all'interno del Duomo di Modena ed in una vetrata della chiesa di San Martino a Strasburgo: si tratta di opera del tredicesimo secolo. Dello stesso periodo è il colossale rilievo con la sua immagine, di stile bizantino, posto sul lato di San Marco verso la piazza dei Leoncini, a Venezia.

Una statua argentea del Santo, di pregevole fattura, del quattordicesimo secolo, è conservata nel Museo Apostolico di Basilea, mentre una notevole variante alla raffigurazione del soggetto ci offre un dipinto di Stefano Veneziano, conservato nel Museo «Correr» di Venezia.

Di notevole pregio artistico è la statua di legno raffigurante Cristoforo che si trova al Louvre, opera attribuita al Martini.

Tra le più importanti rappresentazioni artistiche del Santo, si devono considerare anche il dipinto sull'arco esterno della Cappella di Santa Caterina nella chiesa di San Clemente, a Roma, eseguito dal Masolino nel 1425, e il ciclo di affreschi eseguito da artisti vari, fra cui il Mantegna, intorno al 1450, nella chiesa degli Eremitani a Padova.

Suggestivo il quadro di Dirk Bouts, che si può ammirare nella pinacoteca di Milano, dove il traghettatore è rappresentato mentre guada il fiume che scorre impetuoso, tra rocce acuminate, in un desolato, allucinante paesaggio. Il dipinto è del quindicesimo secolo.

Del secolo successivo sono il quadro di Cesare Sesto conservato nel Castello Sforzesco di Milano e un disegno del Durer del British Museum, nei quali il Santo è rappresentato secondo tradizione.

Aspetto meno gigantesco e più umano ha Cristoforo negli affreschi della cappella del Palazzo Ducale di Venezia, del Tiziano, nei dipinti del Pinturicchio (Galleria Borghese - Roma) e di Piero Novelli (Museo Comunale di Catania), opere del quindicesimo secolo.

Altri dipinti del Santo, raffigurato secondo tradizione, sempre dello stesso periodo, possono essere ammirati: in Val Sesia (pittore Melchiorre de Henrichiis); a Bassano, sulla facciata della loggia comunale (Jacopo da Ponte); a Rorai Grande, presso Udine, sulla facciata della chiesa di San Lorenzo.

Né si può tralasciare, in questa breve rassegna sulla iconografia di San Cri-

IL SANTO PATRONO

Effigie raffigurante San Cristoforo (foto ANAI).

CAPITOLO 8

Formella con bassorilievo raffigurante San Cristoforo, conservata presso il Museo Storico (foto Museo Storico).

stoforo, l'opera del pittore di questo secolo Jacques Martin-Ferrier che, nella chiesa di San Cristoforo nel quartiere delle fabbriche automobilistiche di Javel a Parigi, narra tutta la leggenda del Santo fino al suo martirio, conclusosi con la decapitazione.

Merita infine di essere ricordato un dipinto ancora poco conosciuto, anche perché di realizzazione molto recente, ma certamente molto suggestivo. Esso decora il lato destro, a fianco dell'altare, della cappella della caserma «Mario Ceccaroni», di Rivoli Torinese, sede del Battaglione Logistico «Taurinense», opera di Christian Pankoff, un alpino che qualche anno fa prestò servizio di leva nello stesso Battaglione. Esso raffigura il Santo nell'atto di aiutare due alpini, che si tengono per mano, ad uscir fuori dai gorghi di un fiume.

Breve Apostolico

La vita, la leggenda, l'iconografia e il culto di San Cristoforo hanno dato agli autieri le motivazioni per eleggere il Santo a loro protettore.

Nel breve di S.S. Pio XII, appresso riportato, tali motivazioni, innalzate a testimonianza imperitura e solenne, trovano perfetta collocazione in una sintesi storica e mistica difficilmente eguagliabili.

A TESTIMONIANZA SOLENNE E IMPERITURA

Dove maggiori e al tempo stesso più inattesi sono i pericoli della vita, ivi più intensamente le anime dei fedeli invocano l'aiuto superiore, poiché da Dio proviene quanto a noi necessario, come l'apostolo Paolo afferma.

Non ci sorprenda dunque se gli automobilisti del nostro tempo benché abbiano a disposizione veicoli moderni e di elevato livello tecnico, affidano la propria vita alla protezione divina di quei Santi la cui esistenza risulti in qualche modo legata alla loro particolare attività. Tra questi Santi è annoverato Cristoforo, catecumeno di Cristo prima e dopo il martirio. Uomo dotato di non comune possanza, per amore a Dio e agli uomini, era solito aiutare a traghettare oltre l'impetuoso fiume della Licia i viaggiatori e i pellegrini. Tutto questo senza ricompensa alcuna e mettendo a repentaglio la propria vita; inoltre, secondo le testimonianze degli an-

tichi, in una notte di tempesta, per eccezionale privilegio di Dio, portò sulle spalle al di là del fiume lo stesso Gesù Bambino. Per non dimenticare un simile evento, fu battezzato col nome di Cristoforo, e con questo stesso nome, una volta martirizzato, era venerato molto devotamente in Oriente e poi, attraverso i secoli, in Europa. Anche nell'antichissima basilica di San Clemente in Roma si trova un affresco, dipinto con maestria, raffigurante San Cristoforo, a testimonianza del sentimento di devozione che c'è verso di Lui.

I soldati italiani dei reparti meccanizzati, fin dalla fondazione del loro Corpo, si rivolsero a lui con grande fiducia, e si mostrarono capaci, nei suoi confronti, di ragguardevoli esempi di devozione. Infatti gli stessi soldati dei reparti meccanizzati di stanza a Bologna, si recavano ogni anno alla cittadina di Monte Maggiore, dove si trova una piccola chiesa parrocchiale dedicata al divino Cristoforo, per venerare l'immagine del Santo, raffigurata in un affresco del secolo XIV. Nelle lontane terre d'Africa, in Somalia, i soldati italiani degli stessi reparti eressero nel 1936 una chiesuola in onore di San Cristoforo.

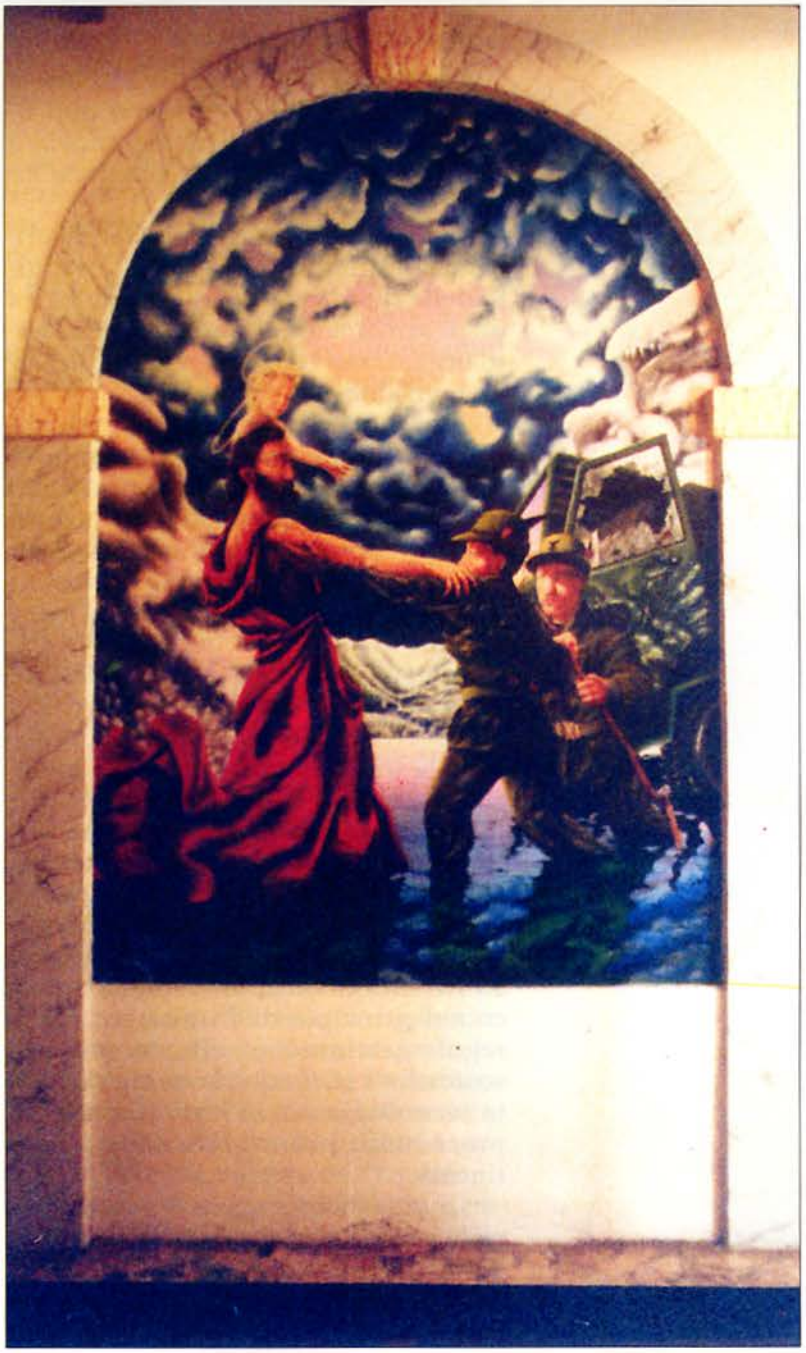
Con tali precedenti, affinché non venisse meno il sentimento di devozione dei soldati verso questo Santo e senza far trascorrere troppo tempo, il Venerabile Fratello Enrico Pintonello, arcivescovo teodosio-politano in Arcadia, Ordinario Militare d'Italia, facendosi interprete degli unanimi e intensi desideri del Comandante dell'Esercito, del Comandante del Corpo della Motorizzazione, degli ufficiali, dei sottufficiali, nonché dei soldati tutti dei reparti meccanizzati, Ci pregò vivamente di voler confermare, con la Nostra autorità, San Cristoforo Patrono Spirituale del già ricordato Corpo dei soldati italiani, con una proclamazione solenne. Noi, d'altra parte, volentieri acconsentimmo a tali richieste, per stimolare sempre di più, con la fede in Dio e nei suoi Santi, i soldati stessi ad una superiore devozione. Perciò, dietro consiglio della Sacra Congregazione del Culto, in forza della presente e per sempre, con ferma consapevolezza e Nostra meditata riflessione nonché l'unanime consenso dell'autorità apostolica, noi ordiniamo ufficialmente San Cristoforo Martire Patrono Spirituale, dinanzi a Dio, del Servizio della Motorizzazione e del Servizio Automobilistico dell'Esercito Italiano, con tutte le onoranze particolari e precetti liturgici conseguenti che competono secondo il rito ai Patroni di ordini. Non ostando nulla in contrario, deliberiamo e stabiliamo tale decisione, decretando che il presente atto sia e permanga sempre saldamente efficace nel tempo. Se qualcosa di diverso rispetto a quanto qui stabilito sia posto in essere da chiunque e da qualsivoglia autorità, ciò sia considerato ora e per il futuro senza alcun effetto.

Redatto in Castel Gandolfo, sotto la benedizione di Pietro.

Addì, 4 novembre 1954
Anno XVI del Pontificato
Su mandato straordinario di Sua Santità
S.S. Pio XII

IL SANTO PATRONO

Quadro di San Cristoforo nella cappella della caserma «M. Ceccaroni» di Rivoli Torinese, sede del Battaglione Logistico «Taurinense» (foto R. Maggi).



CAPITOLO 9

IL CORPO AUTOMOBILISTICO NELLE PROSPETTIVE FUTURE

Agli inizi degli anni ottanta, per la prima volta nella storia dell'Esercito Italiano, un significativo impulso fu conferito alla funzione logistica.

Infatti, con la sempre più ampia utilizzazione dell'informatica ed a seguito della rapida evoluzione tecnologica degli armamenti, il tradizionale assetto organizzativo fu soggetto a profonda revisione.

Fu ritenuto, quindi, necessario introdurre nuove tecniche di trasporto, procedimenti gestionali unificati ed informatizzati nonché adottare attività di mantenimento improntate soprattutto alla prevenzione delle avarie.

Tale radicale ristrutturazione prese il nome di «logistica modello '80». Essa fu principalmente imposta dall'innovativa costituzione del settore dei Trasporti e dei Materiali in cui confluirono le tradizionali branche dei materiali del Genio, delle Trasmissioni, della Motorizzazione, delle armi, delle artiglierie, delle munizioni e dei trasporti.

Siffatta riorganizzazione funzionale dell'area tecnico-logistica della Forza Armata trovava fondamento teorico nel principio dell'unitarietà delle regole gestionali e nella necessità di sostenere i sistemi d'arma di avanzata tecnologia senza frammentazioni procedurali e senza soluzioni di continuità.

Il contesto organizzativo che ne derivò, pertanto, fu il risultato delle suddette trasformazioni che, senza dubbio, molto influirono nel porre in primo piano la logistica dei materiali in un quadro di efficace funzionalità gestionale e di ottimizzato impiego delle limitate risorse finanziarie.

Il Corpo Automobilistico, di fatto, divenne il principale veicolo del nuovo modo di concepire le attività logistiche. Esso, con il contributo di personale delle Armi, fu preposto al settore dei Trasporti e dei Materiali del quale furono promosse e realizzate la modernizzazione degli impianti di lavorazione, la semplificazione delle procedure, la riqualificazione e l'ampliamento delle specializzazioni del personale tecnico, l'integrazione funzionale tra le varie branche di competenza.

Nella moderna accezione, nei Servizi Trasporti e Materiali rientra dunque la parte della logistica che più direttamente si confronta con le esigenze di mantenimento dell'operatività dei reparti. Esigenze da soddisfare con il dinamismo degli interventi in un contesto ambientale caratterizzato dalla mutevolezza dei procedimenti sia tecnologici sia gestionali e dalla necessità di garantire un sostegno logistico aderente anche nelle condizioni di estrema fluidità delle situazioni operative.

Negli anni novanta, il mutato assetto operativo conseguente alla caduta del blocco orientale, l'ancor più accentuata sofisticazione tecnologica degli armamenti, la drastica riduzione dei finanziamenti, inducevano lo Stato Maggiore dell'Esercito ad avviare un'ulteriore ristrutturazione dello strumento logistico, procedendo a drastiche trasformazioni degli assetti territoriali e

di campagna ed alla revisione dei criteri funzionali. Si perviene quindi ad attuare:

– la riduzione da quattro a tre anelli della catena funzionale logistica;

– la differenziazione delle attività di mantenimento e di rifornimento secondo diversificate linee di gestione in ragione del livello di complessità tecnologica dei mezzi e dei sistemi d'arma;

– l'inversione del flusso dei rifornimenti dall'indietro all'avanti;

– la contrazione del numero degli organi logistici.

Ne consegue una radicale trasformazione del dispositivo logistico, prevedendo:

– al primo anello, paritetiche attribuzioni tra le unità operative del livello reggimentale, nonché la compagnia genio e trasmissioni per i materiali peculiari, e le formazioni logistiche quali i battaglioni e i reggimenti logistici, provvedendo questi ultimi ad effettuare lavorazioni di maggiore specializzazione tecnica ed a presiedere alla gestione della ricambistica delle Grandi Unità;

– al secondo anello, la cui responsabilità logistica è attribuita alla Regione Militare, organi logistici profondamente innovativi quali:

• i Centri Rifornimento e Mantenimento (CERIMANT) con l'accorpamento funzionale dei compiti di mantenimento e rifornimento delle Officine Riparazioni Esercito (ORE) e dei Reparti Rifornimenti, nelle sedi di Milano, Padova, Bologna, Roma, Napoli, Palermo e Cagliari, con tendenza ad assumere competenze areali, nel territorio della giurisdizione regionale, specializzate per sistema d'arma e di sostegno diretto mediante interventi a domicilio;

• le Sezioni Rifornimento e Mantenimento (SERIMANT), nelle sedi di Torino, Treviso, Firenze, Bari e Messina, con funzioni integrate riferite al mantenimento dei veicoli ruotati e delle armi leggere ed al rifornimento della relativa ricambistica;

• i Reggimenti logistici di Regione Militare (RELORE), in Torino, Treviso, Roma, Napoli destinati allo svolgimento di attività di trasporto specializzato nel contesto dell'inversione del flusso dei rifornimenti, dall'indietro all'avanti, ricorrendo a vettori multifunzionali quali gli autoscarrabili e all'enucleazione dei Reparti Logistici di Contingenza (RELOCO);

• i Reggimenti genio ed i Reggimenti trasmissioni con attribuzioni logistiche di mantenimento e di rifornimento per i materiali ed i mezzi peculiari della branca specifica;

– al terzo anello, gli organi logistici esecutivi centrali di Forza Armata, il Centro Rifornimenti Motorizzazione (CERIMOT) di Lenta per il rifornimento dei ricambi e complessivi della motorizzazione dei veicoli da combattimento e dei sistemi d'arma, il Magazzino Centrale Ricambi Automobilistici (MACRA) in Piacenza con funzioni analoghe per i veicoli ruotati tattici, il Deposito Centrale Materiali Speciali di Montorio Veronese, il Deposito Centrale Materiali Artiglieria e Difesa NBC in Grosseto, il Laboratorio Pontieri in Piacenza, i Depositi Carbolubrificanti di Grande Capacità di Giavera del Montello e di Monopoli, posti alle dirette dipendenze del Comando dei Servizi Trasporti e Materiali dell'Esercito.

Rispetto al tradizionale contesto organizzativo, significative innovazioni riguardarono la realizzazione di:

– Poli Logistici, incentrati sui CERIMANT, con capacità di mantenimento e di rifornimento di materiali afferenti ad una definita famiglia di mezzi o sistemi d'arma;

– la confluenza nell'area di Forza Armata degli Stabilimenti di 3° anello quale lo Stabilimento della Motorizzazione (STAMOTO) di prevista confluenza nel CERIMANT di Bologna come Polo Logistico della Blindo armata «Centauro»;

– i Centri parchi materiali, quali il Centro materiali di Artiglieria in Casarsa per la gestione di sistemi d'arma e quello per i veicoli da combattimento, inserito nell'ambito del 2° Centro Rifornimenti Motorizzazione di Lenta.

L'attuazione dell'assetto organizzativo precedentemente sintetizzato ha implicato necessariamente l'adozione di provvedimenti tecnico-gestionali integrativi al fine di non disperdere le potenzialità di risorse umane e tecnologiche fino ad allora disponibili e che è stato opportuno valorizzare convenientemente. Tale azione, promossa dal Comando dei Servizi Trasporti e Materiali dell'Esercito, ha riguardato:

– l'esaltazione del primario ruolo dei Comandi dei Servizi Trasporti e Materiali di Regione Militare nelle funzioni di indirizzo e di controllo;

– la preminenza delle attività di manutenzione da esplicarsi nell'ambito delle unità operative per garantire il mantenimento delle condizioni di massima affidabilità dei mezzi e dei sistemi d'arma;

– la continuità del flusso informativo tra gli organi direttivi ai vari livelli della catena funzionale logistica, per l'adozione di coordinati provvedimenti ai fini dell'ottimale funzionamento degli organi logistici esecutivi;

– l'elevazione del grado di specializzazione del personale tecnico dei battaglioni e dei reggimenti logistici nonché dei CERIMANT ed in particolar modo dell'elettromeccanico-torrettista in senso elettronico e del meccanico delle artiglierie nella componente ottica dei sistemi di puntamento.

L'approfondimento delle problematiche funzionali suscitate dal riordinamento dell'organizzazione logistica degli anni novanta ha contribuito a:

– comprendere in un sistema di controllo unitario le attività logistiche di competenza relative a ciascuna giurisdizione territoriale;

– responsabilizzare maggiormente i Comandanti di Reparto nell'azione di stimolo e di controllo sulla regolarità di svolgimento degli interventi preventivi;

– salvaguardare la massima efficacia delle unità operative non gravandole con onerosi compiti di riparazione;

– contrarre costi e tempi di riparazione, incrementando le possibilità di intervento dei tecnici di Forza Armata;

– ottimizzare i rifornimenti.

Nella rinnovata organizzazione logistica, i Servizi Trasporti e Materiali hanno continuato a mantenere la responsabilità sulla quasi totalità dei materiali d'armamento, sia pure in un contesto maggiormente articolato rispetto a quanto previsto dal precedente modello organizzativo e sempre più complesso dal punto di vista tecnologico.

Secondo tali linee evolutive, i Servizi Trasporti e Materiali si sono orientati verso la concretizzazione di un sostegno logistico assicurato da un unico apparato, esperto e collaudato. In tal senso, nell'ambito del nuovo assetto logistico dell'Esercito, tale esigenza è stata pienamente soddisfatta dal Corpo Automobilistico che, asse portante dei Servizi Trasporti e Materiali, ha mantenuto del tutto integro il proprio rilevante ruolo in virtù della sistematica unitarietà che contraddistingue il complesso delle attività logistiche esplicate, in termini di qualità e quantità.

L'evoluzione del Corpo Automobilistico in Corpo dei Servizi Trasporti e Materiali consentirà di far fronte all'esigenza di realizzare una gestione unitaria del settore logistico di competenza, impiegando tutto il personale attualmente disponibile e qualificato, in funzione della sua formazione e cultura di base, peraltro confortata ed affinata dalle esperienze professionali conseguite con la pratica quotidiana.

GLI AUTOMEZZI DELL'ESERCITO ITALIANO DAL 1946 AL 1995

APPENDICE

Continuiamo nella nostra carrellata espositiva dei veicoli che hanno accompagnato la vita e l'opera dei reparti automobilistici nell'arco della storia, con la premessa doverosa che essa non vuol arrogarsi caratteristiche di completezza e che rinvia, per una informazione più esauriente e dettagliata, ad altre specifiche pubblicazioni.

Le macerie che, alla fine della guerra,sommergevano il territorio nazionale, investivano in senso allegorico anche la produzione dell'automobilismo militare.

Il primo sintomo di ripresa produttiva dell'industria italiana nel campo degli autoveicoli militari si ebbe infatti soltanto verso la fine del 1950, quando lo Stato Maggiore dell'Esercito si trovò nella necessità di sostituire l'ormai vecchio autocarro leggero SPA CL con un mezzo di nuova concezione a quattro ruote motrici. Per questa fornitura venne interessata la Fiat, la quale progettò e presentò l'autocarro leggero tipo CL 51, che venne prodotto presso gli stabilimenti OM.

Analogo veicolo venne commissionato alla società Lancia, che mise in produzione un suo CL/51 dal quale venne derivato un trattore leggero (TL/51), atto al traino delle artiglierie da montagna. A confronto, le prestazioni dei due veicoli similari, Fiat e Lancia.

		Fiat	Lancia
Carico utile	kg	1800	1800
Cilindrata	cc	2545	2535
Potenza	hp	54	58
Velocità	kmh	73	74
Consumo x 100 km	lt	25	25
Pendenza superab.		60%	60%

Le ottime prestazioni d'impiego fornite dall'autocarro leggero OM indussero lo Stato Maggiore Esercito a interessare l'industria per la fornitura di un altro automezzo leggero con portata utile di 1,5 tonnellate. Anche questa ordinazione venne passata alla Fiat la quale, nel 1952, consegnava all'Ispettorato Generale della Motorizzazione del Ministero della Difesa un autocarro leggero, anch'esso prodotto dalla OM, denominato CL/52. Il veicolo venne quasi subito omologato e distribuito alle unità dell'Esercito, accanto al tipo CL/51. Questi i suoi dati caratteristici:

Peso totale	kg	3750
Cilindrata	cc	2545
Potenza	hp	56
Portata utile	kg	1000
Peso rimorch.	kg	2000
Velocità	kmh	85
Consumo x 100 km	lt	25
Pendenza superab.		60%

Poteva trasportare 10 uomini, sistemati lungo le fiancate su due sedili imbottiti in gomma piuma, con spalliere ribaltabili. Del veicolo venne costruita anche una versione «aviolanciabile», in dotazione alla Brigata Paracadutisti.

Nel 1951, l'industria nazionale venne interpellata dallo Stato Maggiore per la progettazione e la realizzazione di una vettura da ricognizione. In questo settore la Fiat aveva già in produzione un tipo di veicolo a quattro ruote motrici, destinato a specifici impieghi civili, in special modo nel campo dell'agricoltura. Messo in commercio nella primavera di quell'anno, con la denominazione «Campagnola», il veicolo aveva subito incontrato favore in campo civile per le sue caratteristiche di impiego.

Gli ottimi risultati della «Campagnola» indussero il Ministero della Difesa a prendere in considerazione questo automezzo, che aveva dimostrato di possedere prestazioni molto simili a quelle richieste dallo Stato Maggiore per una vettura da ricognizione. Venne chiesto pertanto alla Fiat di realizzare un prototipo, derivato dalla «Campagnola», apportando le necessarie modifiche atte a rendere il mezzo idoneo allo specifico impiego in ambito Esercito.

Con questi intendimenti, la Fiat realizzò una vettura solida e funzionale, che venne denominata AR/51. Sottoposta a molteplici prove da parte dell'Ispettorato Generale della Motorizzazione, l'automezzo fu omologato per l'impiego presso i reparti militari.

Altro veicolo da ricognizione venne prodotto dalla società Alfa Romeo; anche questa autovettura fu omologata ed approvvigionata per le esigenze delle unità dell'esercito. L'Alfa Romeo 51

(4x4) era caratterizzata da ottime prestazioni nel movimento fuori strada cui però non corrispondeva un buon «comfort» nella marcia su strada; consentiva il trasporto di 330 kg, oltre ai due uomini di equipaggio. A confronto i dati caratteristici dei due veicoli, Fiat e Alfa Romeo:

		Fiat	Alfa Romeo
Cilindrata	cc	1901	1884
Potenza	hp	53	65
Velocità	kmh	100	105
Consumo x 100 km	lt	16	18
Pendenza superab.		60%	60%

Nel 1955 la Fiat apportava migliorie al veicolo e, con la sigla AR/55, effettuò la seconda fornitura all'Esercito Italiano. Infine, nel 1959, con l'emanazione delle specifiche NATO, la società realizzava la vettura standard da ricognizione della classe 1/4 t. (4x4) Fiat AR/59, che sarebbe rimasta a lungo in distribuzione presso le Forze Armate italiane, fino a che venne soppiantata dall'AR/76.

Nel campo degli automezzi medi, già nel 1946-47 l'Esercito commissionò alla società Bianchi un veicolo con motore a ciclo Diesel denominato «Civis» (4x2), con una portata di 4,1 tonnellate.

Intorno al 1950 vennero commissionati alla Fiat autocarri del tipo CM/50 con motore Diesel e a trazione totale; alla Bianchi venne invece commissionato il CM/51, dotato di motore Diesel (che si sarebbe rivelato rumorosissimo) della potenza di 80 CV.

Furono queste le prime forniture che l'industria nazionale realizzò per l'Esercito Italiano dopo il secondo conflitto mondiale. Ben presto, tuttavia, si evidenziarono esigenze di nuovi tipi di automezzi militari. Con l'ingresso dell'Italia nel contesto delle nazioni aderenti al Patto Atlantico, il Ministero della Difesa dovette cercare di adeguare (almeno nei veicoli di nuova progettazione) il parco automobilistico dell'Esercito alle specifiche NATO, tendenti all'attuazione in seno all'Alleanza, di una standardizzazione dei materiali. Dette specifiche prevedevano l'adozione di veicoli che andavano dalla classe 1/4 t. a quella 10 t. Questi nuovi automezzi dovevano essere azionati da motori a combustione interna a ciclo Otto, anziché da motori a ciclo Diesel.

In base a queste specifiche, il Ministero della Difesa interessò l'industria nazionale affinché progettasse e realizzasse una serie di automezzi moderni che si inserissero nella gamma delle varie classi NATO.

Per la «classe NATO» 1/4 tonn. - 4x4, come già accennato, la Fiat costruì la vettura da ricognizione tipo AR/59. Per la classe 4 tonn. - 4x4, la società torinese fornì all'Esercito Italiano l'autocarro da trasporto tipo 6601 (CM/52) che presentava i seguenti dati caratteristici:

Cilindrata	cc	6650
Peso totale	kg	9355
Carico utile	kg	4000
Peso rimorch.	kg	6500
Velocità	kmh	60
Pendenza superab.		32%

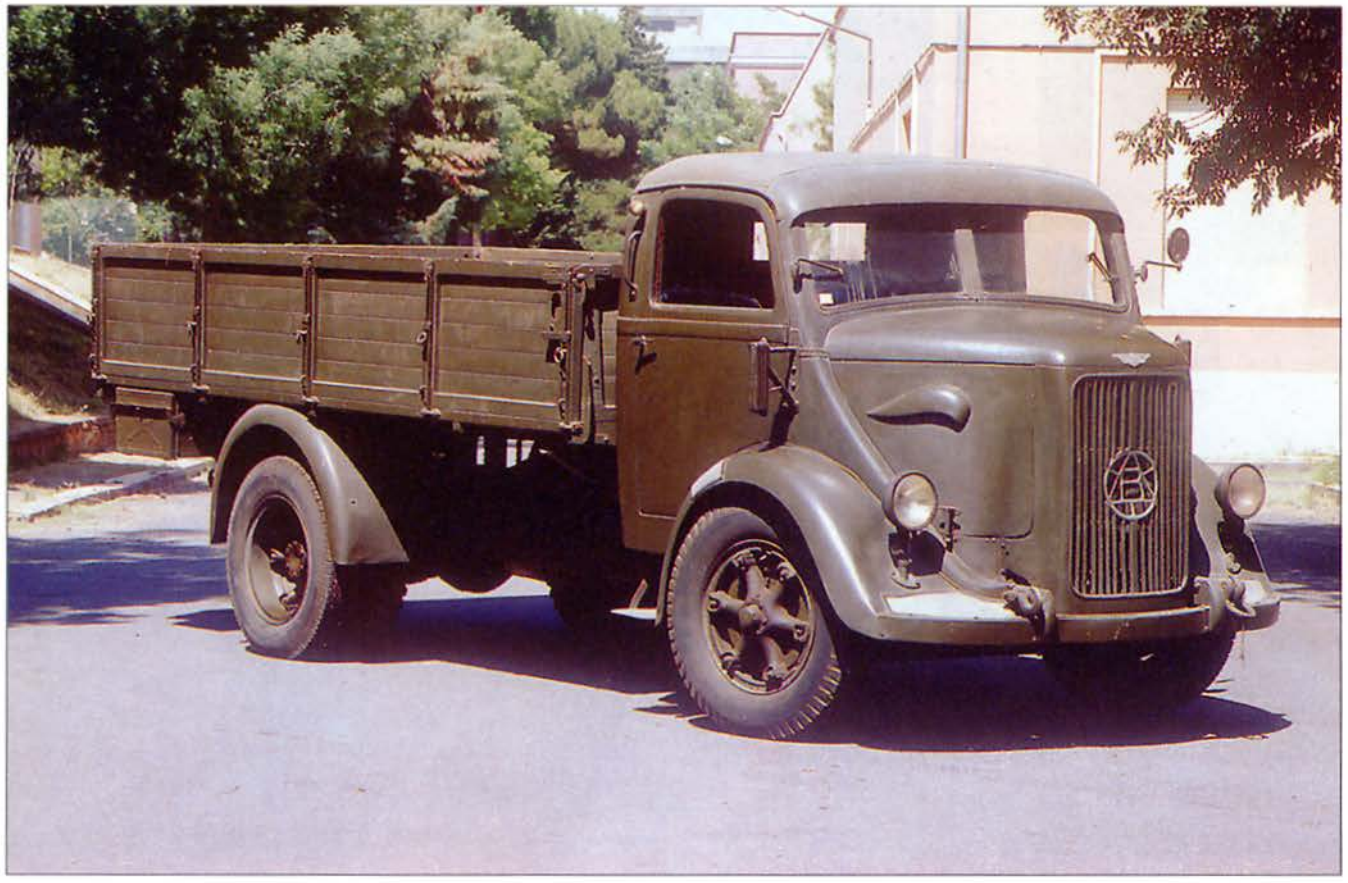
Fin dalla consegna della prima fornitura all'Esercito, avvenuta nel 1952, il CM/52 incontrò i pieni consensi dello Stato Maggiore per le sue brillanti caratteristiche e il suo ottimo comportamento nell'impiego, tanto che a tutt'oggi, ad oltre 40 anni di distanza dalla sua introduzione, esso è ancora in dotazione presso qualche reparto dell'Esercito, magari con compiti di scuola guida, dopo aver superato tutti i primati di longevità detenuti in precedenza, ex aequo, dal Fiat 18 BL e dal Lancia 3 RO.

Sempre per la classe 4 t., la società Bianchi approntò per le Forze Armate un proprio tipo di autocarro a trazione totale, il CM/54, che però era ben lungi dal poter competere con il similare veicolo prodotto dalla Fiat.

In un prosieguo di tempo, la Fiat iniziò lo studio di un autocarro pesante per il trasporto di materiale da ponte della «Classe NATO 10 tonn. - 6x6», destinato ad integrare e a sostituire l'autocarro alleato M139 di provenienza MDAP. Nel 1956 iniziarono le consegne alle Forze Armate italiane del tipo 6600 (CP/56) prodotto dalla OM, società del gruppo Fiat. Questo automezzo, a 6 ruote motrici, presentava le seguenti caratteristiche:

Cilindrata	cc	10676
Potenza	hp	220
Portata utile	kg	9000
Velocità	kmh	85
Autonomia	km	410
Guado superabile	m	2
Pendenza superab.		54%

Dopo varie esperienze, il CP/56 fu subito omologato a far parte dei veico-

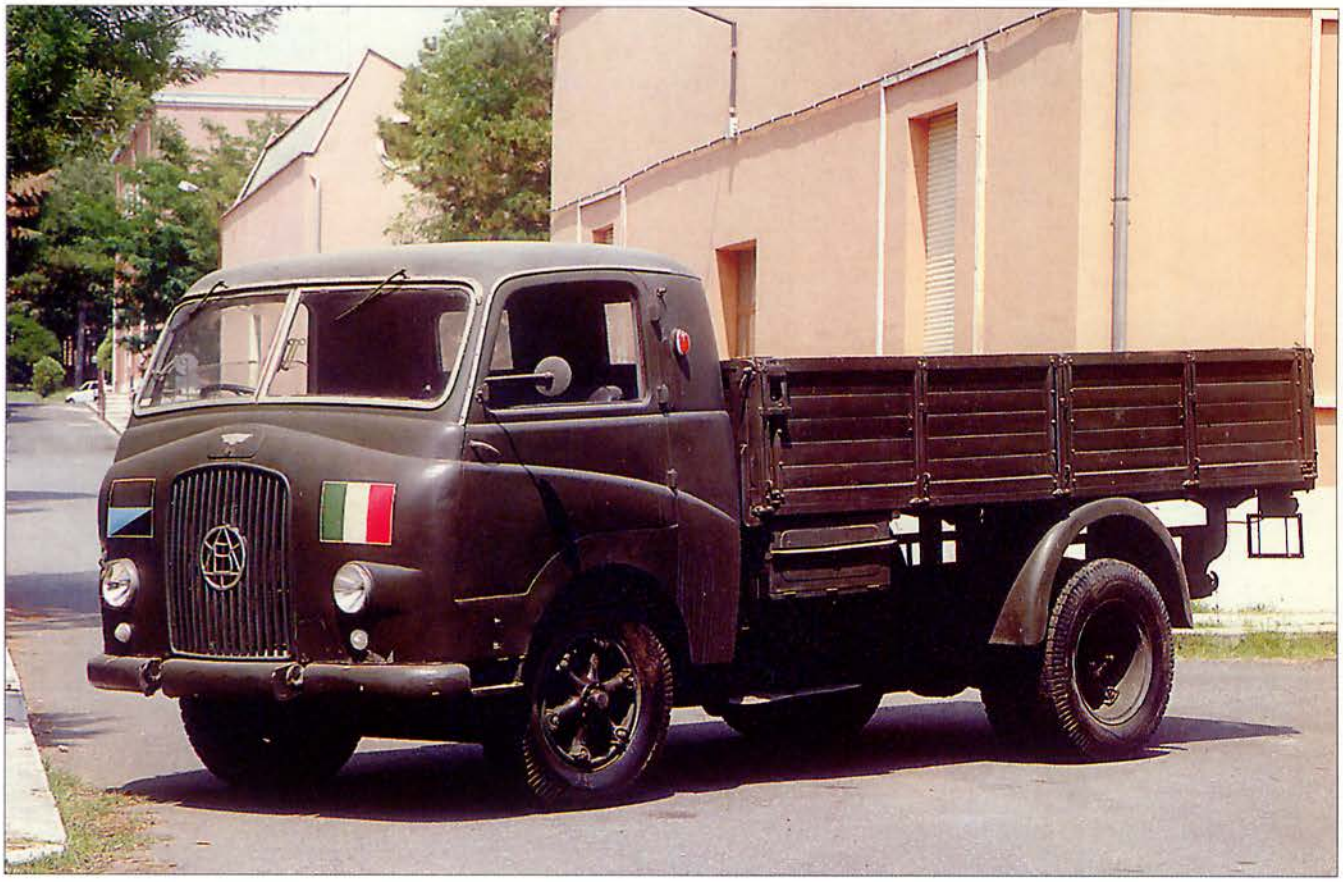


Autocarro Bianchi «Civis» del 1946. Avrebbe dovuto essere, dal nome, il corrispondente civile del precedente «Miles». È un autocarro medio a iniezione di 4849 cc.

Fiat 1100 BLR Autoambulanza, del 1948. Venne elaborata dalla Fiat «1100 B» di tipo civile, e venne costruita anche nella versione «camioncino».

Fiat «TM 48 4x4» del 1958. È rimasto a lungo in servizio presso i reparti di artiglieria. Dotato di motore di oltre 10.000 cc, poteva trasportare 8 uomini più un carico di 1200 kg e trainare 5000 kg.

Alfa Romeo «AR 51 4x4» del 1949. Era anche detta «Alfa Matta». Ricalcava lo schema della jeep americana. Aveva un motore di 1884 cc, 4 ruote motrici e riduttore. La vettura non entrò mai tuttavia nella fase commerciale, nonostante le brillanti prestazioni, a causa dei costi eccessivi.



Autocarro Bianchi Audax del 1949. Era stato ideato per il trasporto su via ordinaria, ma i soddisfacenti risultati raggiunti fecero orientare l'industria verso la produzione di veicoli militari senza compromettere quella dei trasporti civili.

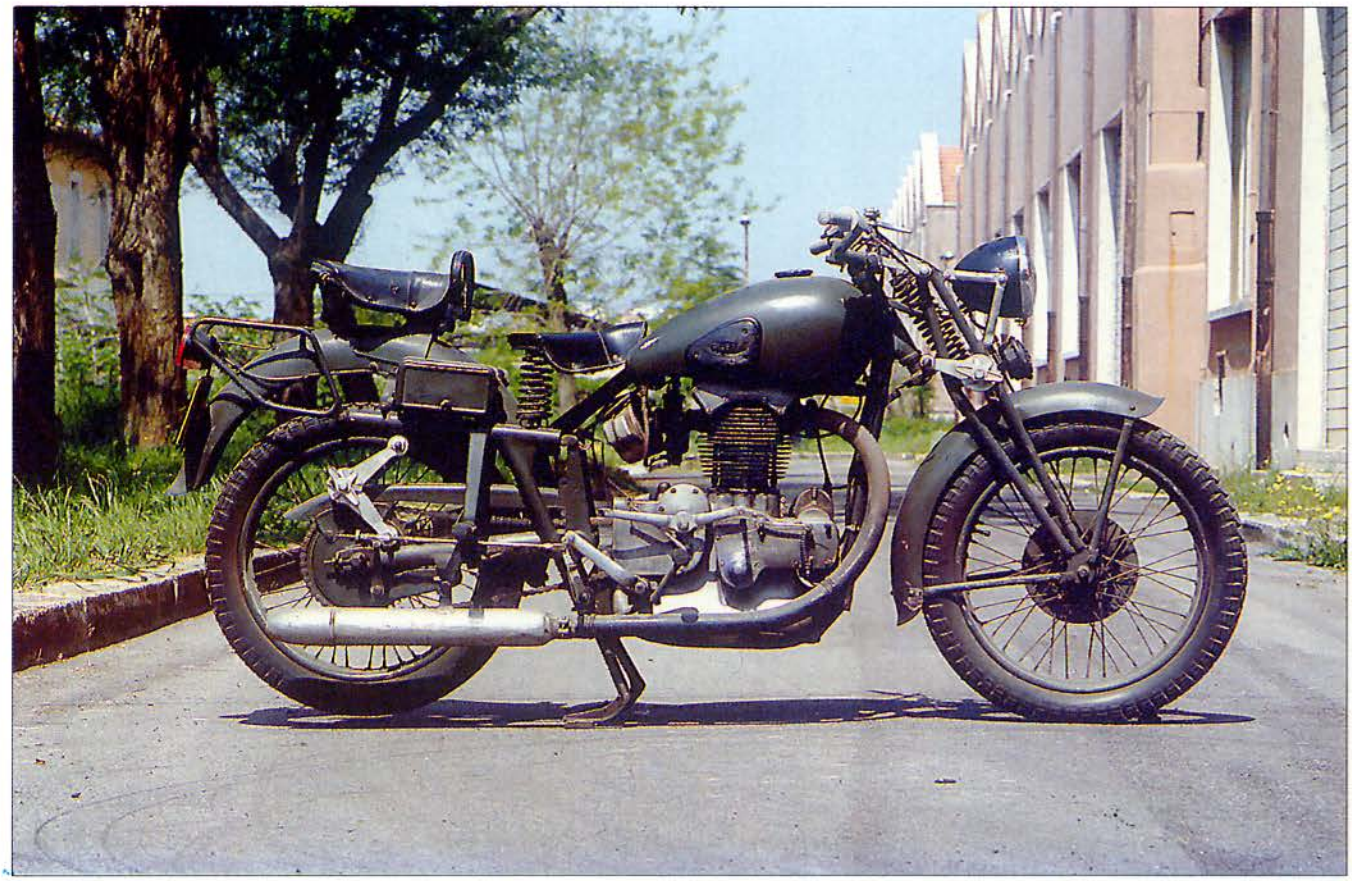
Fiat «1100 E» del 1949. Per prima adottò il cambio al volante e la seconda marcia sincronizzata.

Autocarro «Alfa Romeo 430» del 1949. Autocarro medio di 5816 cc, costruito per esigenze non solo militari. Ebbe discreto successo per la sua notevole potenza e la sua maneggevolezza.

Autocarro medio «CM 50» del 1950. Motore a 6 cilindri di 6032 cc. Ebbe largo impiego negli anni cinquanta e sessanta, sia nella versione militare che civile.

Fiat «TP/50 66» del 1950. Trattore pesante di artiglieria con motore di 10.170 cc. Poteva trainare fino a 14.000 chili e portare 11 persone equipaggiate.

Fiat «Belvedere 500» (la nota «Giardiniera»). È una evoluzione della Topolino. Velocità di 90 km/h.

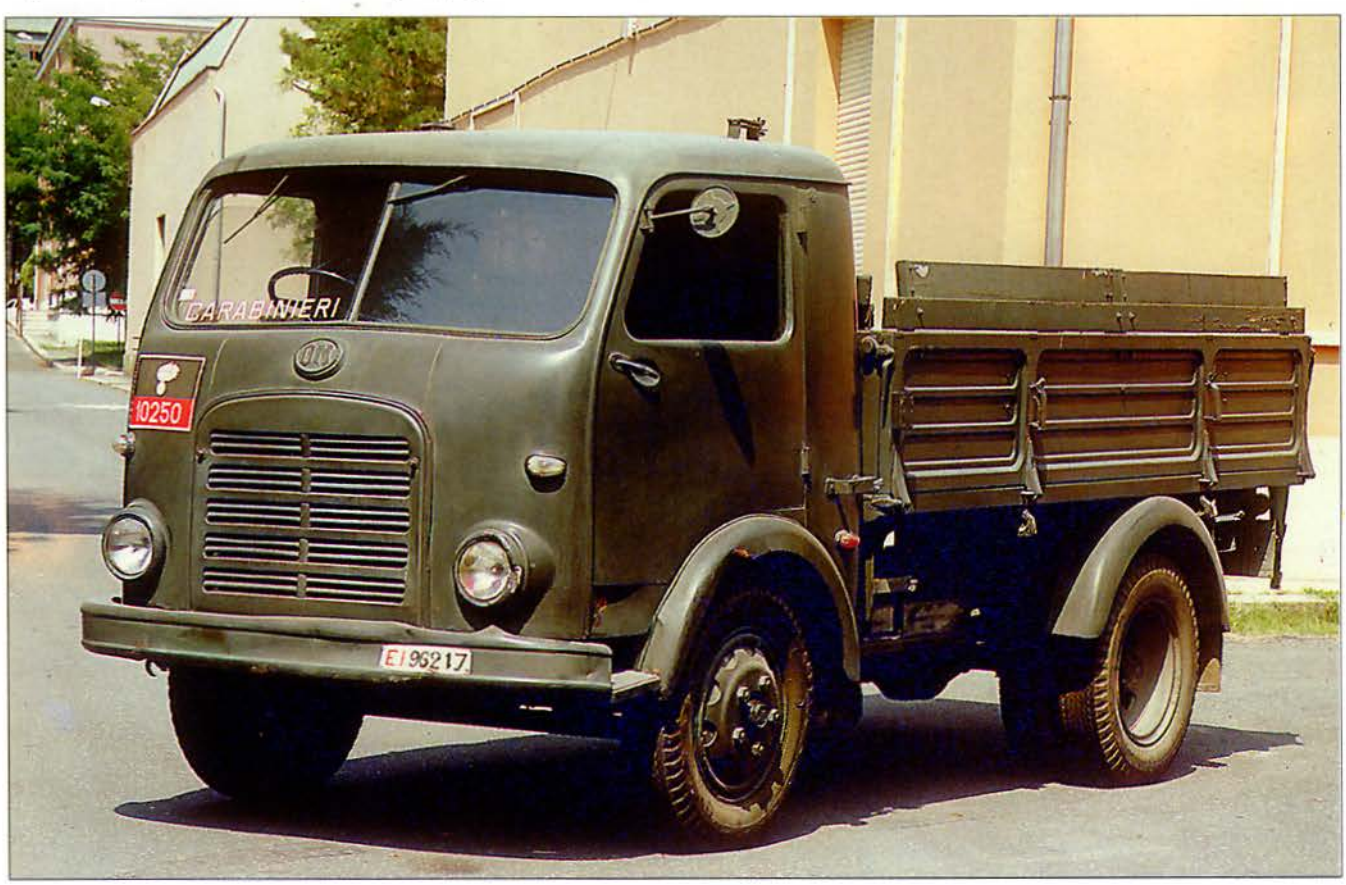


Gilera «Saturno», del 1951. Aveva un motore di 500 cc, ed ebbe grande successo, anche all'estero, per la sua robustezza e la sua praticità.

Autocarro «Bianchi CM 51», del 1951. Motore diesel, a iniezione diretta di 5320 cc.

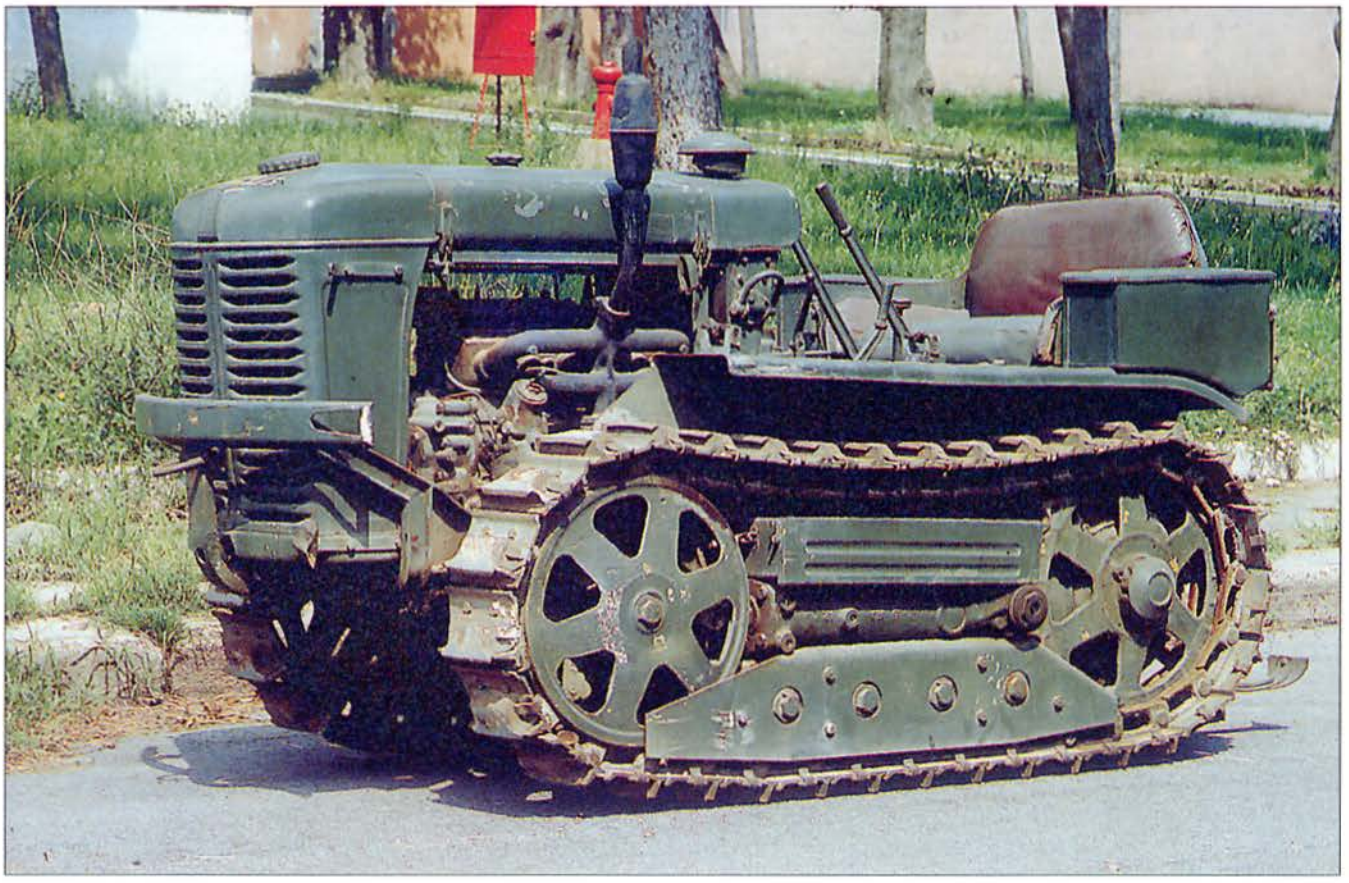
Fiat «AR 51 4x4» del 1951. Si tratta di un mezzo riuscitissimo e adottato da tutte le Forze Armate. È rimasto in esercizio per molti anni. Aveva un motore di 1901 cc e una potenza di 58 cv.

«OM Leoncino», del 1951. Montava un motore di 4166 cc. Nella versione civile fu probabilmente l'autocarro più venduto negli anni cinquanta e sessanta; ebbe largo impiego anche nelle Forze Armate.



Bianchi «CL 51» del 1952. Non ebbe grande fortuna, per il suo motore di appena 1810 cc e, per conseguenza, poco potente.

«OM CL 52 3/4 ton. 4x4». Ispirato dall'americano Dodge 3/4, aveva un motore di 2545 cc, poteva portare 1000 kg e 2 uomini di equipaggio.



Trattore cingolato Fiat «Mont 51», del 1953. Venne realizzato appositamente per usi militari. Aveva il compito di trainare pezzi di artiglieria leggera su strade di montagna.

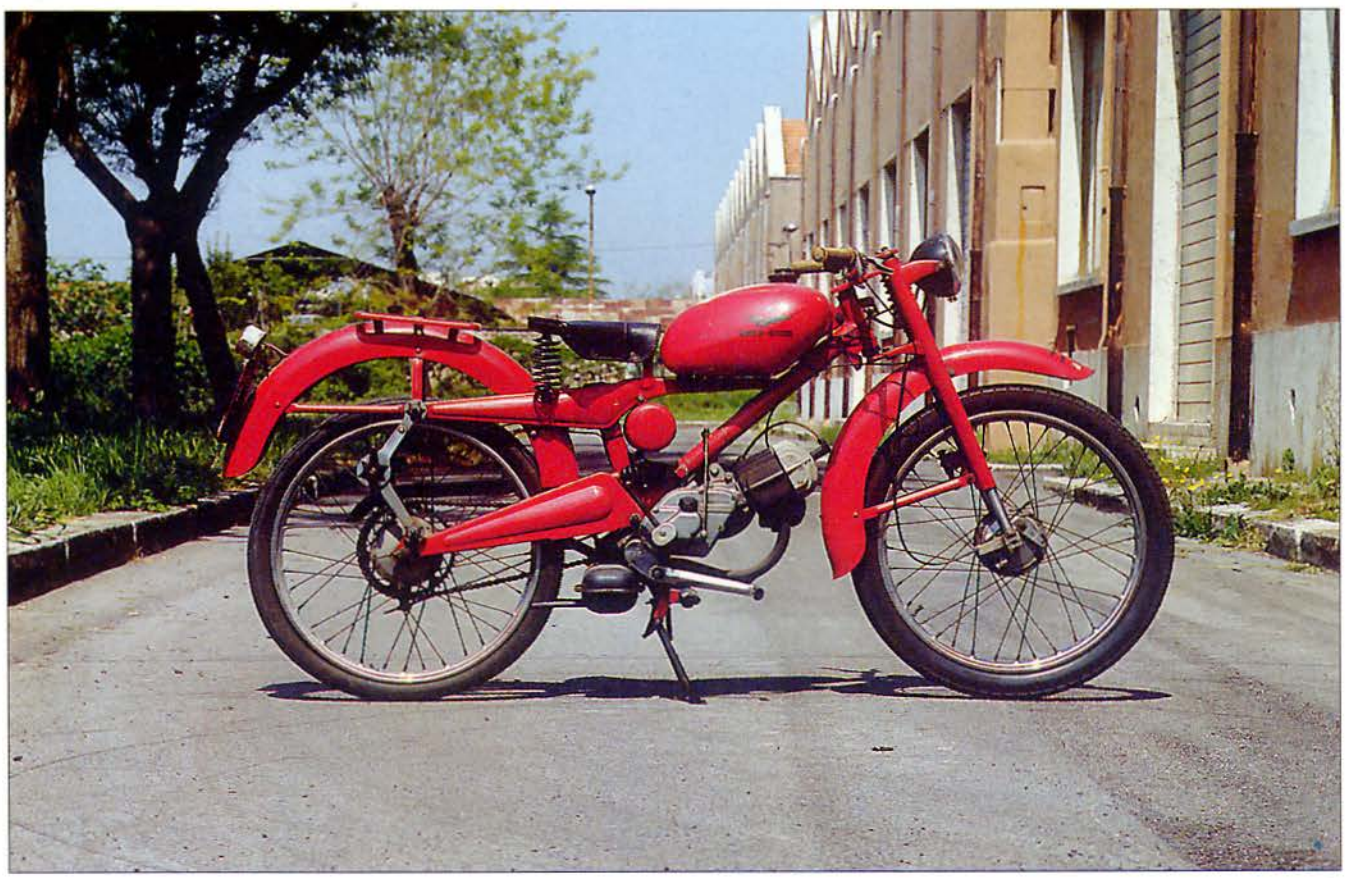
Guzzi «Zigolo», del 1954. Con i suoi 98 cc, fu uno dei primi tentativi di piccola motocicletta.

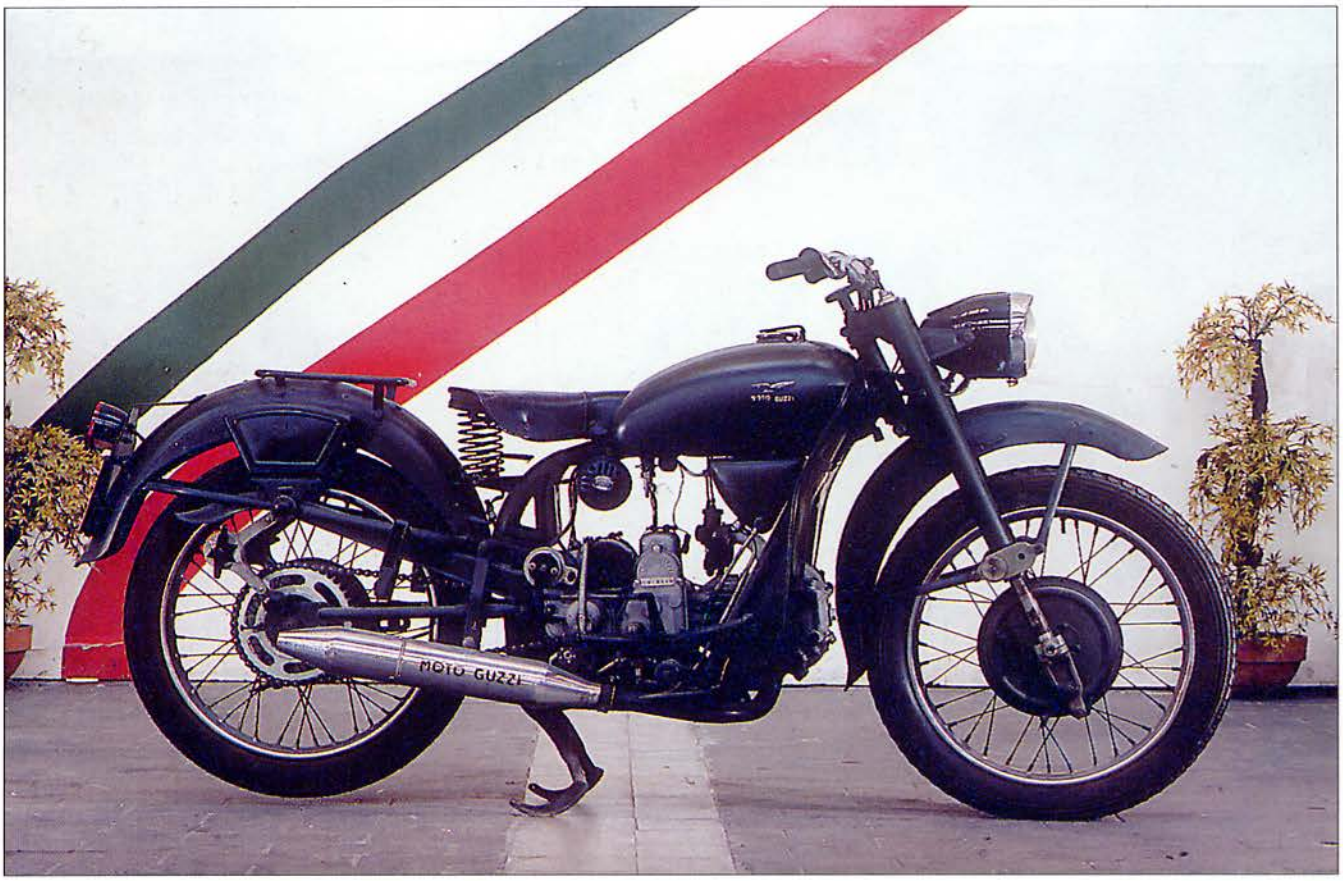
Bianchi «CM 54 4x4» del 1954. Derivava dalla versione civile, ma si rivelò migliore di quella, tanto che successivamente la Bianchi produsse una versione civile derivata da quella militare modificata. Aveva motore diesel da 5320 cc.

Guzzi «Falcone 500» del 1956. Derivava dall'Alce. Si tratta di una motocicletta che ebbe notevole diffusione, anche presso i corpi di Polizia e dei Vigili Urbani. Raggiungeva i 120 km/h.

Trattrice «Meroni Eron D 18», del 1956. Derivava da quello agricolo. La piccola cilindrata (1350 cc), il ridotto ingombro e la facilità di guida ne fecero un mezzo molto versatile.

Guzzi «Cardellino» del 1956. È il capostipite dei moderni motorini. Aveva un motore di 73 cc.



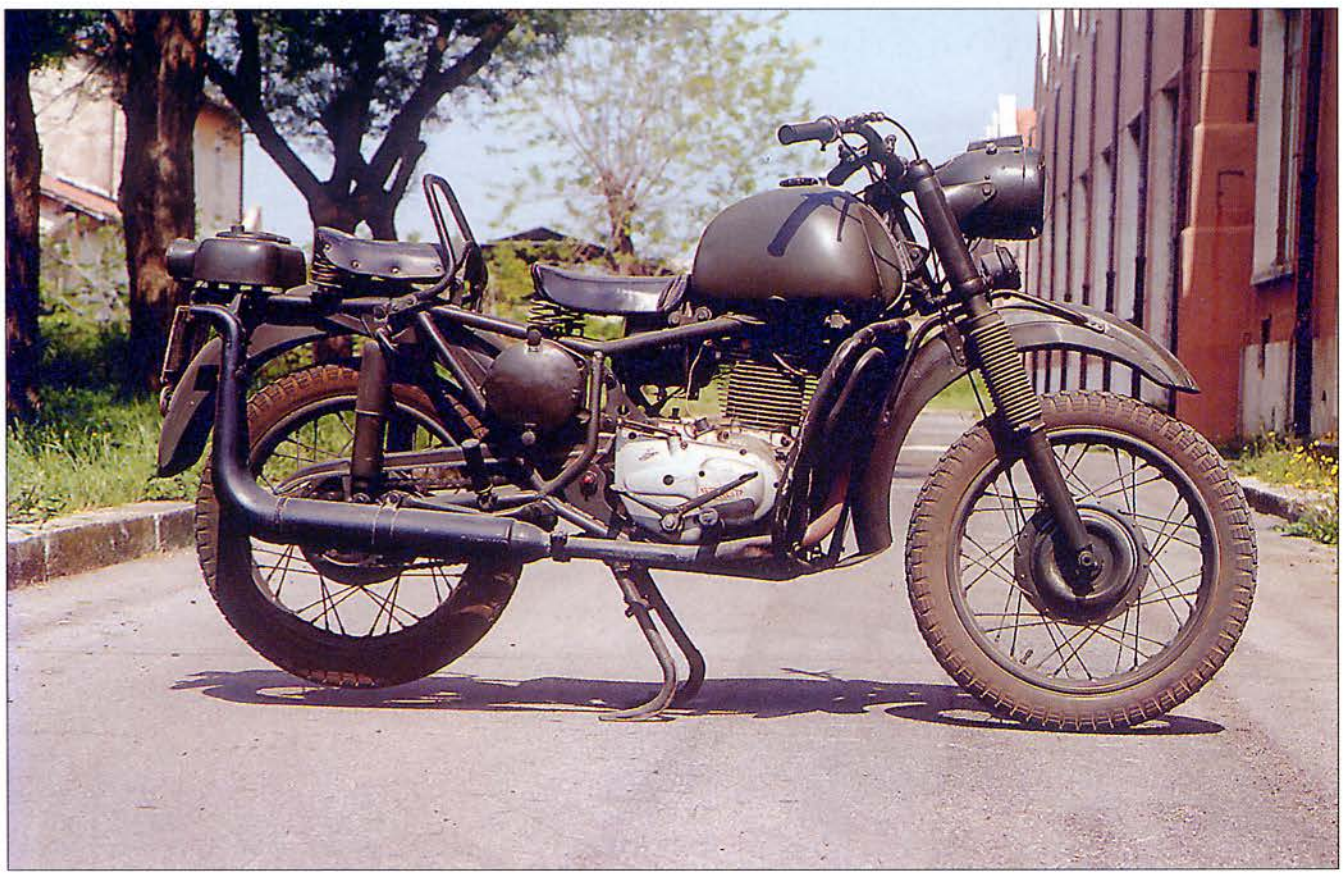


Guzzi «Airone 250» del 1957. Era abbastanza lenta ma molto affidabile.

Guzzi «Mototriciclo 3x3 Veicolo da Montagna» del 1958. Aveva motore di 754 cc e poteva montare cingoli posteriori che lo rendevano particolarmente adatto fuori strada e su sentieri di montagna.

Fiat «600 T Autofurgone». Derivava dalla Seicento. Esisteva anche un modello "promiscuo" ed una "multipla" con 6 posti.

Bianchi «MT 61» del 1962. Particolarmente adatta su tutti i terreni, grazie all'altezza del motore e dei parafanghi, ed al fatto che dinamo e spinterogeno fossero immergibili. Aveva un motore di 318 cc.



Autocarro Medio ACM 52 Fiat 639 N2. Il principe assoluto degli autocarri italiani, quello che a tutt'oggi detiene il primato di longevità. Entrato in esercizio sul finire degli anni cinquanta, vanta diversi esemplari ancora sulla breccia. È stato il «banco di prova» per quasi tutto il personale ufficiali e sottufficiali che oggi compongono l'Esercito. Cilindrata: 6650 cc; velocità di 58,5 km/h.

Fiat AR//59. Un'altra «pietra miliare» dell'automobilismo militare, rimasta in esercizio fino agli inizi degli anni ottanta. Alcuni esemplari, dotati di apposita piattaforma, montavano un cannone da 106 s.r. Fortemente appetita, se ne trovano ancora svariati esemplari in circolazione in servizio civile, acquistati in gare di alienazione. Aveva una cilindrata di 1901 cc e raggiungeva una velocità di 110 km/h.

ACP 70 Fiat 6602 CM. Autocarro pesante subentrato in alternativa all'antieconomico ACP/62. È dotato di un motore di 9819 cc a iniezione, ha una portata di 5000 kg e raggiunge una velocità di 74 km/h.

Lancia CL/75. Dotato di un motore diesel di 5184 cc, ha sostituito gli ormai esausti OM CL 51 e Lancia CL 51. Raggiunge una velocità di 80 km/h.

Fiat AR/76. Entrata in dotazione presso tutti i reparti dell'Esercito sul finire degli anni settanta in sostituzione dell'AR/59, si è rivelata più confortevole e maneggevole di quella, ma più soggetta a guasti. Ha una cilindrata di 1995 cc e raggiunge i 115 km/h.

ACM 80 Fiat 6613 G. Autocarro medio che ha assunto le funzioni del CM 52, del quale è molto più maneggevole e veloce. Ha una cilindrata di 5499 cc (5861 nella versione '90, e raggiunge una velocità di 93 km/h.

ACP/80 Fiat 260 PM 35. Ottimo per grandi trasporti su lunghe distanze grazie alla sua portata di 10.000 kg. Ha una cilindrata di 17.174 cc e raggiunge i 96 km/h. Da esso derivano le versioni portacontainer, autogru M 120 e autocisterna 190/F.

Veicolo Multiruolo Fiat VM/90. Come dice il nome stesso, un veicolo dotato di enorme eclettività, potendo svolgere funzioni di AR e di ACL. Ha un motore di 2499 cc. Ne esistono diverse versioni (VM 90/A, VM 90/A1 furgonato e torpedo). Ha fornito eccellenti prestazioni nelle recenti missioni internazionali.

Astra BM 20 MT. Autocarro pesante in dotazione soprattutto ai reparti del genio. Ha una cilindrata di 13.798 cc. La versione «media» prende la sigla di Astra BM 201 MT ed ha una cilindrata di 8101 cc. Entrambi si sono rivelati molto funzionali nella recente missione «Pellicano».

Blindo Armata «Centauro». Il più recente prodotto nazionale in fatto di autoblindo, in dotazione ai reparti di Cavalleria. Ha una cilindrata di 12.880 cc e raggiunge i 105 km/h.

li in dotazione ai reparti del Genio Pontieri.

Le brillanti prestazioni dell'OM 6600 indussero lo Stato Maggiore a completare la serie di autocarri unificati NATO per cui fu richiesto alla Fiat di realizzare un altro autocarro pesante che rispondesse alla «Classe Nato 6 tonn. - 4x4». Dopo vari studi ed esperienze, la società torinese consegnava nel 1962 un automezzo da trasporto cui venne assegnata la sigla Fiat 6602 (CP/62). Questa la sua carta di identità:

Cilindrata	cc	7977
Potenza	hp	165
Portata utile	kg	5000
Peso rimorch.	kg	10000
Velocità	kmh	68
Pendenza superab.		60%
Consumo x 100 km	lt	50
Autonomia	km	500
Guado	m	0,65

Anche questo autocarro, alle prove di verifica, diede ottime caratteristiche di impiego, tanto da essere subito omologato e prodotto in serie per l'Esercito. Le sue prestazioni a medio termine tuttavia delusero ampiamente le aspettative dei reparti che lo impiegarono: l'eccessivo consumo (di benzina super, peraltro) e la frequenza dei guasti cui andava soggetto fecero sì che gli utilizzatori tendessero sempre più a mostrar ritrosia verso il suo impiego.

Dal Fiat CP/62 venne derivata una versione con cassone allungato, a 6 ruote motrici, per le esigenze dei reparti missili contraerei e per il trasporto del materiale da ponte tipo Krupp-Man.

Altro problema da risolvere era la sostituzione dei vecchi trattori TM/40 e TP/50 con veicoli di moderna progettazione e aderenti alle specifiche NATO. Il Trattore Fiat TM/69 - classe Nato 6 tonn. - superata brillantemente la lunga fase della sperimentazione, venne omologato e approvvigionato per le esigenze dei reparti di artiglieria a traino meccanico.

Con caratteristiche simili a quelle del CP/62 e allo scopo di eliminare gli inconvenienti sopra accennati e di ridurre i costi di esercizio, la Fiat approntò, per il trasporto pesante, un nuovo ACP, stavolta con motore diesel, della potenza di 219 hp. Il nuovo veicolo, con portata utile di 5 tonnellate, venne omologato e approvvigionato come Fiat CP/70, che incontrò un indubbio maggior favore da parte delle unità utilizzatrici.

Verso la fine degli anni 60, l'Italia aderì agli «Accordi UEO riguardanti le caratteristiche militari dei materiali terrestri (veicoli da trasporto a ruote)». Tali accordi, avendo validità 1970-1980, stabilivano le caratteristiche che avrebbero dovuto avere i veicoli ruotati impiegati per le esigenze militari sulla base delle considerazioni originate da:

– l'esame della presunta zona operativa;

– le modalità di impiego dello strumento disponibile in campo tattico e strategico;

– i notevoli progressi tecnologici e l'elevata potenzialità delle industrie europee;

– un equilibrato compromesso tra fattore tecnico e fattore economico.

Il parco automezzi attuale

Gli anni Settanta segnarono, nel campo dell'automobilismo militare, una decisa virata nella concezione stessa degli automezzi. Due i criteri di fondo che indirizzarono la scelta dei vari modelli che costituiscono l'attuale parco dell'Esercito.

In primo luogo, cominciò ad essere privilegiata una maggiore velocità per ogni categoria di veicoli, dalle autovetture da ricognizione, agli automezzi leggeri, ai medi, ai pesanti, agli autospeciali.

La necessità di giungere rapidamente e tempestivamente sul luogo del bisogno è stata sempre sentita come fattore determinante di un successo militare o di una qualsiasi operazione che abbia impegnato la forza armata. Non che in passato l'industria nazionale non fosse in grado di realizzare veicoli capaci di prestazioni superiori in fatto di velocità, ma tutto, sino agli anni Sessanta, aveva dovuto essere rapportato alla potenzialità della viabilità nazionale. Con il miglioramento di questa, soprattutto con la costruzione di una rete autostradale che vede l'Italia ai primissimi posti in Europa per quanto attiene la lunghezza complessiva, venne ravvisata l'opportunità di disporre di automezzi in condizioni di sfruttare al meglio queste incrementate possibilità.

Non si può fare infatti a meno di ricordare l'interminabile teoria di autocolonne che percorsero longitudinalmente la Penisola dirette a portare soccorsi ai terremotati del Friuli e dell'Irpinia, autocolonne costituite spesso dai robusti, gloriosi ma lentissimi ACM/52, carichi di braccia e di materiali preziosissimi,

indispensabili, ma che procedevano all'esasperante velocità di 50 km/h.

Per gli automezzi della nuova generazione fece dunque premio una maggiore rapidità di spostamento alla quale, per ragioni di sicurezza, dovette corrispondere una maggiore manovrabilità e facilità di guida. Gli automezzi vennero perciò dotati di una serie sempre più complessa di congegni che ne consentissero l'impiego senza eccessiva fatica fisica per il conduttore. Da qui scaturiva il secondo carattere distintivo dei veicoli: una sempre più marcata sofisticazione. Essi diventavano sempre più complicati e in grado di fornire prestazioni esaltanti, tanto che per alcuni si dovette procedere al rilascio di apposite specializzazioni per il conduttore e il manovratore.

Sparivano così dalla scena i fedeli compagni di avventura di tanti autieri, semplici, rustici, ma sempre affidabili, quelli che una volta partiti si poteva esser certi che sarebbero giunti – non si sa quando – a destinazione, anche con guasti rabberciati a forza di spago e fil di ferro o con balestre di legno.

Dei nuovi mezzi, quelli con i quali sono state vissute e compiute le gesta finali di questo volume, ci limiteremo a fornire un rapido e sintetico cenno. Per una esposizione completa e dettagliata di ogni singolo veicolo non ci appare questa la sede più appropriata; si rimanda, per questo fine, ad altre apposite pubblicazioni edite dal Comando dei Servizi Trasporti e Materiali dell'Esercito. Per raccontarne la storia, ci sembra troppo presto, potendosi questa redigere solo allorché ogni tipo di veicolo avrà chiuso l'intera parabola della sua vita.

L'esposizione che seguirà servirà a fornire una «carta d'identità» di alcuni dei veicoli tattici di più comune impiego (saranno perciò esclusi dalla trattazione i veicoli commerciali) ed una sommaria valutazione su come, nelle diverse circostanze d'impiego, essi abbiano corrisposto alle attese.

Nel campo delle autovetture da ricognizione, l'AR/59, che tanti pregi aveva espresso eccetto quello della confortevolezza, veniva gradualmente ma rapidamente sostituita con la Fiat 1107/A, meglio nota come *AR/76*. La nuova vettura forniva una accettabile risposta alle aspettative, specie nell'impiego fuori strada. Rispetto alla sua progenitrice manifestava tuttavia una maggiore vulnerabilità, andando soggetta con più frequenza a guasti. Impiegata nelle missioni oltremare (in specie Somalia), essa, privata del telone, delle centine, del vetro anteriore, venne dotata di un apposito porta-MG montato sul pianale del cassone attorniato da sacchetti di sabbia a protezione del mitragliere. Nella stessa circostanza, la gran quantità di polvere delle piste portò ad un abnorme consumo di filtri dell'olio e dell'aria. Difetto di base, tuttavia, universalmente rimproverato a questo veicolo, quello di essere alimentato a benzina. Questi i dati caratteristici dell'AR/76:

Cilindrata	cc	1995
Potenza	cv	80
Peso	kg	1740
Velocità max	km/h	115
Autonomia	km	400

Il *VM/90* nasceva invece per ricoprire il vuoto lasciato dal dismesso OM/CL-52 o, se vogliamo, per sostituire l'AR e il CL insieme. Questa la carta d'identità del modello VM/90.A.1 Torpedo:

Cilindrata	cc	2499
Potenza	cv	103
Numero posti		11
Carburante		gasolio
Velocità max	km/h	110
Autonomia	km	800

Ne esistono varie versioni, fra le quali la torpedo differisce da quella normale per la presenza di un sedile dietro quelli anteriori del conduttore e capomacchina, che ne fa un mezzo più idoneo al trasporto di persone.

A giudizio unanime di quanti hanno avuto modo di sperimentarlo nel corso delle varie missioni, il VM/90 è stato quello che più di ogni altro ha sommato in sé gli aspetti positivi per quanto concerne prestazioni, maneggevolezza, praticità, affidabilità; viene considerato il «veicolo ideale» per la squadra.

Un difetto (a volerne trovare uno a tutti i costi) si è manifestato in fase di caricamento sulle navi a mezzo di reti sollevate da gru. Poiché il veicolo comprende delle parti di carrozzeria in vetroresina, queste, compresse dalle reti, si rompevano. Venne perciò costruita una sorta di incastellatura – da un'idea del tenente colonnello Alfonso Sportelli – che venne denominata «bilancino», che tenesse divaricata la rete durante lo sforzo di sollevamento (v. missione «Ibis»).

Nel corso della missione in Somalia alcuni VM vennero rinforzati con pannelli balistici di protezione, costruiti dalla 7ª ORE di Firenze. Su alcuni esem-

plari, privati di vetri e telone al pari delle AR/76, vennero montati dei supporti per mitragliatrice.

Il *Lancia CL/75*, migliorato nella versione *CL/90*, mandava in pensione l'OM/CL-51 e il Lancia CL/51; la versione più recente è caratterizzata da:

Cilindrata	cc	5861
Potenza	cc	138,7
Numero posti		2+12
Portata	kg	2000
Carburante		gasolio
Autonomia	km	500

Per la sua ridotta portata ha avuto scarso impiego in campo operativo; meglio impiegato per trasporti urbani.

Le funzioni del CM/52, intramontabile e ancor oggi sulla breccia presso qualche unità, vennero assunte dal *CM/80*, perfezionato poi nel *CM/90*, che presenta le seguenti caratteristiche e prestazioni:

Cilindrata	cc	5861
Potenza	cv	170
Numero posti		2+16
Portata	kg	4000
Velocità max	km/h	87
Carburante		gasolio
Autonomia	km	500

Al primo impatto, nel momento del suo ingresso in esercizio, il veicolo, rispetto al suo predecessore, denotò una minore stabilità su via ordinaria, dovuta alla mancanza di ruote posteriori gemellari. In ambiente operativo, specie nei percorsi fuori strada, ha invece fornito eccellenti prestazioni, non venendo neppure a soffrire della polvere delle piste africane.

Il più sensibile salto di qualità veniva però compiuto nel settore dei veicoli pesanti nel quale l'ACP/80 veniva a sostituire l'ormai desueto anche se soddisfacente ACP/70. Notevoli le differenze in caratteristiche e prestazioni che per il CP/80 sono:

Cilindrata	cc	17.174
Numero posti		2+18
Potenza	cv	352
Portata	kg	10.000
Velocità max	km/h	96
Carburante		gasolio
Autonomia	km	600

Per il suo ingombro, ma soprattutto per il suo peso, l'ACP/80 ha avuto scarso impiego fuori strada, venendo preferito per esso l'incarico di grandi trasporti su lunghe distanze. Un vantaggio, rispetto a tutti gli altri automezzi, è quello di poter essere caricato anche di fianco, avendo le sponde laterali ribaltabili.

Il CP/80 ha avuto diverse versioni di autospeciali fra le quali giova citare l'Autocisterna, con una capacità di 26.000 litri, che viene in pratica utilizzata come una sorta di deposito di piccola capacità su ruote. Il suo ingombro non le consente infatti di effettuare una distribuzione capillare presso i reparti in operazione; essa, tuttavia, portandosi nelle loro immediate adiacenze, consente alle autocisterne di minor dimensione di attingere da essa con breve tragitto e risparmio di tempo.

Altra importante versione è quella portacontainer (l'F/190). Estremamente funzionale, il suo principale difetto è... la scarsa disponibilità di esemplari circolanti, emersa soprattutto nelle recenti missioni internazionali. In Somalia, quelli disponibili venivano preferiti per il trasporto dei containers frigoriferi, per la possibilità offerta dall'automezzo di allacciare aria ed energia elettrica, cosa non fattibile con gli analoghi mezzi dei civili somali.

L'*Astra* è disponibile nelle due versioni: il *201* (autoribaltabile medio), noto come «Astrino» e il BM/20 (autoribaltabile pesante). A confronto, caratteristiche e prestazioni:

		BM/201	BM/20
Cilindrata	cc	8101	13.798
Potenza	cv	166	241
Portata	kg	8550	13.670
Velocità max	km/h	77	67
Autonomia	km	600	800

Abitualmente vengono considerati mezzi del genio e vengono adibiti al trasporto di materiali da costruzione o inerti. In Albania sono stati impiegati per il trasporto del grano sfuso e a tale scopo, per aumentarne la portata, ne sono state elevate le sponde con pannelli di legno.

Nel campo dei mezzi di soccorso e recupero, dall'ACP/70 derivò l'*AG/70*, mentre dall'ACP/80 nacque l'Autogru *Fiat M/120*. I due mezzi a confronto:

		AG/70	M/120
Cilindrata	cc	13.798	17.174
Potenza	cv	219	352
Velocità max	km/h	79	94
Peso sollevabile	kg	9100	12.000
Autonomia	km	700	600

Le due autogru diedero problemi in Somalia non per loro difetto intrinseco, quanto per il fatto che vennero chiamate – per insufficienza o mancanza degli appositi mezzi – a sollevare carichi (specie containers) per i quali non erano dimensionate.

Sempre nel campo degli automezzi speciali, derivazione anch'esso dall'ACP/80 è l'*ATC/81* (con la variante lievemente modificata dell'ATC/81-A). Caratteristiche e prestazioni:

Cilindrata	cc	17.174
Potenza	cv	450
Portata	kg	5000
Velocità max	km/h	64
Autonomia	km	600

Costruito per il trasporto di mezzi corazzati, è in realtà in grado di trasportare qualunque cosa, specialmente le macchine per movimento terra del genio, e con queste funzioni viene spesso usato. Conseguenza: come per la versione portacontainers, anche di questo automezzo il numero degli esemplari disponibili è sempre insufficiente.

Una rapida occhiata, infine, trascurando e rinviando ad altri specifici testi il discorso sui carri armati e VTC, sulle due autoblindo oggi in dotazione all'Esercito e largamente impiegate nelle più recenti missioni internazionali.

L'autoblindo *6614 G* ha le seguenti caratteristiche:

Cilindrata	cc	5180
Potenza	cv	145
Velocità max	km/h	100
Carburante	gasolio	
Autonomia	km	700
Equipaggio		4

Può essere armata di una mitragliatrice 12,7 e da una MG.

La *Blindo Armata «Centauro»* ha invece le seguenti caratteristiche:

Cilindrata	cc	12.880
Potenza	cv	520
Equipaggio		4
Velocità max	km/h	105
Autonomia	km	800

Armamento principale: cannone da 105/52.

Armamento secondario: una MG/42/59, contraerea ed una, anch'essa 42/59 coassiale con la bocca di fuoco. L'armamento è completato da 8 tubi lancianebbiogeni.

CONCLUSIONE

Il nostro viaggio nel tempo, iniziato 97 anni fa, quando il primo veicolo veniva introdotto nell'Esercito, è giunto al termine. Il romanzo degli Autieri si è portato passo passo, una pagina dopo l'altra, fino ai giorni nostri, eppure, in fondo a quest'ultima pagina, nessuno potrà mai scrivere la parola «Fine», ma solo un «continua»;

Nel momento in cui stiamo vergando queste note ed anche l'ultimo volume si accinge ad andare in stampa, in ogni angolo del nostro Paese ci sono gli eterni ragazzi dalle mostrine nerazzurre che stanno costruendo un nuovo capitolo: sono infatti molte le questioni di carattere sia nazionale che internazionale che vedono tuttora in campo personale del Corpo (operazione «Salento», guerra in Bosnia, ecc.).

Ci si potrebbe allora chiedere: qual è stata la pagina più bella della nostra storia? E si potrebbe rispondere come quel grande campione di calcio cui venne chiesto quale ritenesse il suo gol più bello: «Quello che devo ancora segnare!».

È proprio vero; la pagina più bella dobbiamo immaginarla oltre l'ultima di copertina di quest'ultimo volume, una pagina che dobbiamo vedere scritta con l'inchiostro verde della speranza sul fondo rosa dell'ottimismo; una pagina che tutti insieme dobbiamo impegnarci a scrivere.

Tuttavia, pur con l'animo proteso verso il futuro, non dobbiamo e non possiamo rinnegare il nostro passato. Confessiamo che, nel percorrere le decine di migliaia di chilometri su e giù per l'Italia alla ricerca di testimonianze con le quali redigere quest'opera, i momenti di maggiore commozione li abbiamo vissuti quando, nelle brevi e occasionali soste effettuate per consumare un pasto o sorbire un caffè, abbiamo visto uomini dai capelli bianchi e il volto solcato di rughe avvicinarsi al nostro giovane conduttore e, puntando l'indice sul bavero della sua uniforme, dichiarare:

«Quelle sono le mie mostrine!»

Una manciata di parole che rivelavano molto di più di quanto il loro significato letterale potesse indicare: la dolce malinconia di una giovinezza ormai lontana, il ricordo dei momenti di dolore o di esaltazione, il rimpianto di tanti compagni perduti...

Le quasi mille pagine di questi tre volumi registrano e custodiscono il nostro passato, un passato che non possiamo disconoscere, ma che anzi dobbiamo amare.

Non comprenderemo mai l'atteggiamento di coloro che, incapaci di ripiegarsi su se stessi a sfogliare l'album della propria vita, sentenziano:

«Il passato è passato e non esiste più! Dobbiamo pensare solo al futuro!»

Giusto: pensiamo all'avvenire, ma eliminando quell'avverbio «solo» e riflettiamo un istante.

Il futuro dobbiamo costruirlo, e non possiamo amarlo, come non si può amare una cosa che non ci appartiene proprio perché non esiste ancora e di cui neppure sappiamo se e quanta parte ci sarà dato di vivere.

Neppure il presente è nostro, perché il presente non esiste: nel momento stesso in cui ci fermiamo a pensarlo è già volato via, trascorso.

Una sola cosa perciò ci appartiene e nessuno potrà mai portarcela via; solo quella ci è consentito amare, pur con gli errori che abbiamo commesso e i dolori che avrà potuto darci; se la rinneghiamo, se la dimentichiamo, perdiamo tutto di noi stessi: il nostro Passato!

BIBLIOGRAFIA

P. AGNETTI - «Mogadiscio-Italia» - Edizioni Larus - Bergamo, 1995.

A.N.A.I. - «Storia degli Autieri» - Roma, 1992.

G.B. BIANCO e C. GRAZIANO - «Soldato blu. I giorni e le opere degli alpini italiani in Mozambico» - Edizioni Martini - Borgo San Dalmazzo (CN), 1993.

L'Autiere - Numeri vari - Roma.

F. MOLINARI - «Bernardo Barbiellini Anidei. Il fascista del dissenso (1896-1940)» - Editrice Queriniana/T.E.P. - Piacenza, 1982.

Messaggero Veneto. «Essere Friuli» - 1986.

Banca Popolare di Sondrio - Speciale Valtellina '87.

F. NENCINI - «Firenze, i giorni del diluvio» - Editrice Sansoni - Firenze, 1966.

«Patria Indipendente» - Numeri vari - Roma.

«Rivista Militare» - Numeri vari - Roma.

«Quadrante» - Numeri vari - Roma.

M. RESERSCHAK - Il grande Vajont - Comune di Longarone - Venezia, 1983.

R. STANGLINI. «Operazione Somalia» - ED.A.I., 1994.

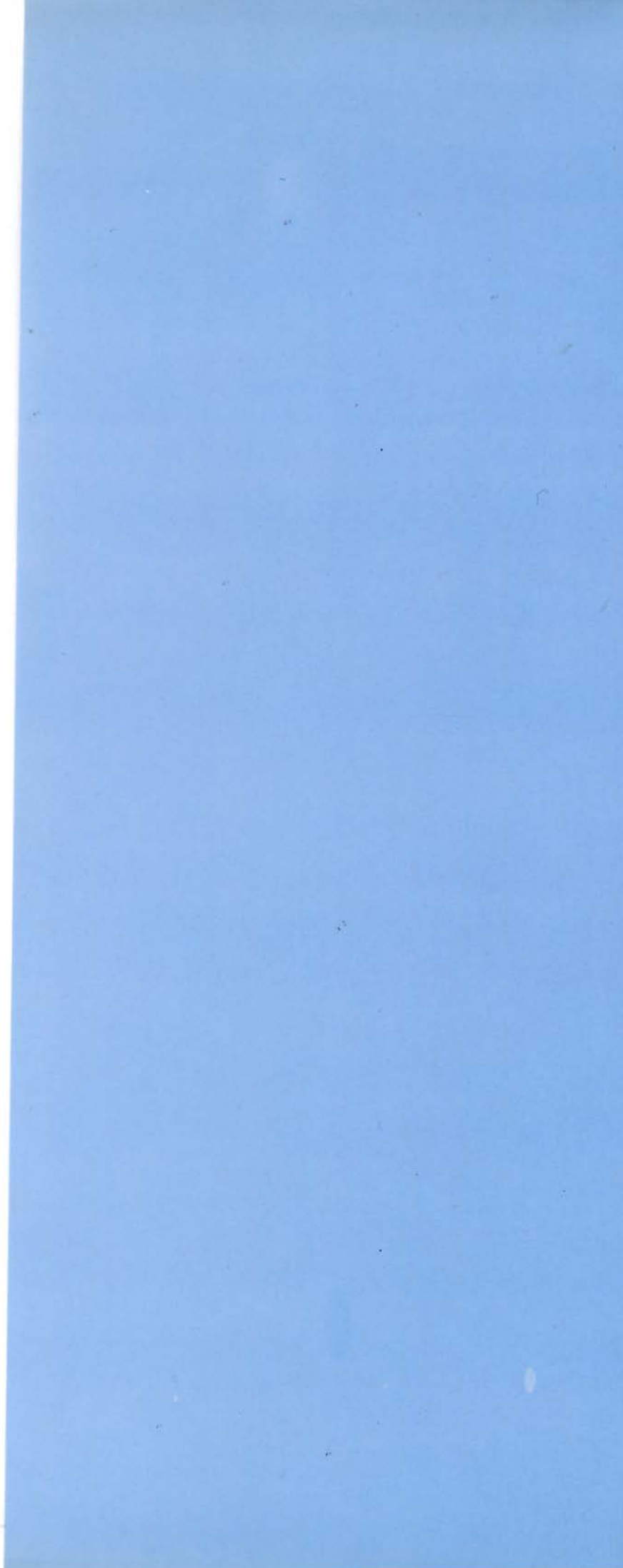
B. VESPA - «Italia-Libano, una storia di pace» - Edizioni Fotogramma - Roma, 1984.

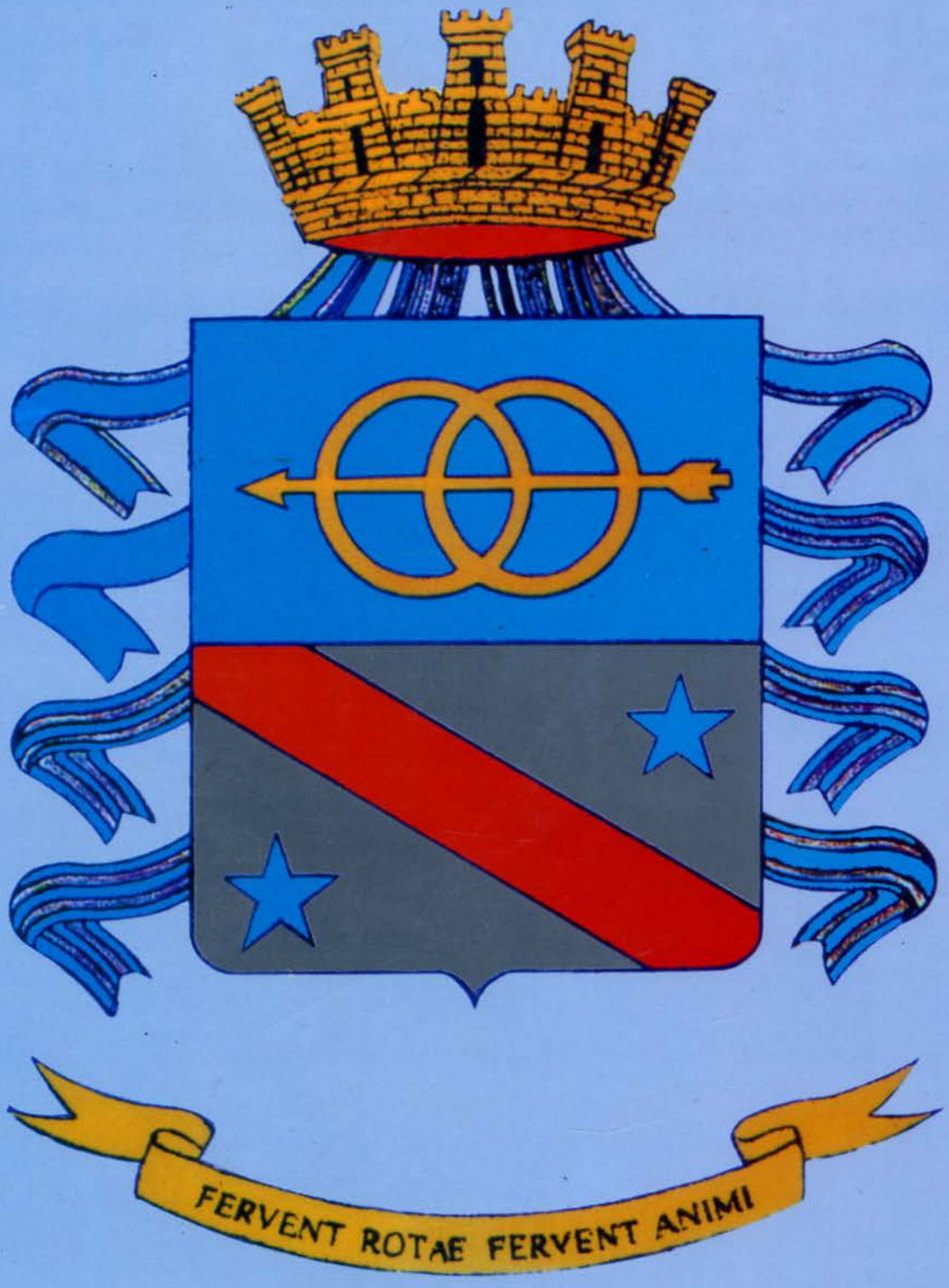
Stato Maggiore Esercito - «Operazione Airone» - Roma, 1992.

Infine, un sentito ringraziamento ai seguenti Ufficiali, per la collaborazione fornita per la realizzazione dell'opera:

- Gen. B. Alessandro PAGANUCCI
- Col. Au. t. SG Luciano SEVERINI
- Col. Au. t. SG Giuliano CASINI
- Col. Au. t. SG Vincenzo DE LUCA
- Col. Au. spe Antonino SCALISI
- Col. Au. spe Giuseppe PIMPINELLI
- Col. Au. t. SG Romano DI MEGLIO
- Ten. Col. Au. t. SG Nicolino SANTONE
- Ten. Col. Au. t. SG Giuseppe DE GAETANO

Finito di stampare
nel mese di novembre 1995
dalla Grafica Giorgetti s.r.l.
Via di Cervara, 10 - Roma




FERVENT ROTAE FERVENT ANIMI